



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150]
No. 150]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 23, 2007/श्रावण 1, 1929
NEW DELHI, MONDAY, JULY 23, 2007/SRAVANA 1, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 जुलाई, 2007

सं. टीएएमपी/35/2006-सीडब्ल्यूसी (केपीटी).—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कंडला पत्तन न्यास में कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु केन्द्रीय भंडारण निगम के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/35/2006-सीडब्ल्यूसी (केपीटी)

केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी)

आवेदक

आदेश

(जून, 2007 के 28वें दिन पारित)

यह मामला कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) में कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) से प्राप्त दिनांक 7 जुलाई, 2006 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में मौजूदा प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अगस्त, 2004 में अनुमोदित किया गया था, जो कि दो वर्षों के लिए वैध था। तदनुसार, प्रशुल्क अगस्त, 2006 में संशोधित किया जाना अपेक्षित था।

2.2 सीडब्ल्यूसी ने पहले जुलाई, 2005 में अपने प्रशुल्क को समय अनुसूची से पूर्व संशोधित करने का अनुरोध किया था, परन्तु यह अपने अनुरोध के समर्थन में कोई औचित्यपूर्ण कारण प्रस्तुत नहीं कर सका था। इसलिए, सीडब्ल्यूसी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 3 वर्षों के लिए पूर्वानुमान देते हुए उचित प्रस्ताव तैयार करने का परामर्श दिया गया था। बाद में, जब सीडब्ल्यूसी ने लागत विवरण प्रस्तुत किए, तब वे निर्धारित प्रपत्र के अनुसार नहीं पाए गए थे। सीडब्ल्यूसी को प्रस्तावित मसौदा दरों के मान के साथ-साथ एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने का पुनः परामर्श दिया गया था।

3. इस पृष्ठभूमि में, सीडब्ल्यूसी ने प्रशुल्क संशोधन हेतु वर्तमान प्रस्ताव निर्धारित लागत प्रपत्र में 7 जुलाई, 2006 को प्रस्तुत किया था। सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लेख किए गए प्रमुख मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) (क) वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए आय के अनुमान प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर लगाए गए हैं।

- (ख) भंडारण प्रभारों और भूमि किराया से आय को वर्ष 2007-08 के स्तर पर सीमित किया गया है, क्योंकि उन्नत आधारभूत ढांचा उपलब्ध है, सीमाशुल्क कानूनों और व्यापार परिदृश्य में परिवर्तन हुआ है तथा कारखाने में कंटेनरों को भरने एवं खाली करने को सीमाशुल्क द्वारा प्रोत्साहित किया जा रहा है। इसके अलावा, आधिकाधिक आयातकों तथा निर्यातकों को सीमाशुल्क द्वारा तत्त दर्जे की हैसियत प्रदान कर जा रही है, जिसके परिणामस्वरूप सीएफएस में भराई और खाली करने के कार्यकलाप में कमी आएगी।
- (ii) बाह्य स्रोतों से सेवाओं के संबंध में बाजार सुविधा (एमएफ) भुगतान का अनुमान वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए डीजल मूल्य वृद्धि के लिए 11.26% प्रतिवर्ष की अतिरिक्त देयता लागू करके लगाया गया है।
- (iii) केपीटी को रॉयल्टी भुगतान को लागत के रूप में माना गया है, क्योंकि केपीटी के साथ करार पर हस्ताक्षर 23 जुलाई, 2003 से पहले अर्थात् 6 फरवरी, 2002 को किए गए थे, जब प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया में केवल सीडब्ल्यूसी तकनीकी तौर पर पात्र निविदाकार था।
- (iv) रॉयल्टी, पट्टा किराए और अपफ्रंट शुल्क के कारण होने वाले व्ययों को सीडब्ल्यूसी और केपीटी के बीच करार के आधार पर अनुमानित किया गया है।
- (v) वार्षिक वेतनवृद्धियों पर आने वाली लागत, महंगाई भत्ते के भुगतान और अन्य भत्तों में परिणामी वृद्धि पर होने वाले व्यय को पूरा करने के लिए प्रबंध एवं प्रशासनिक उपरिचयों का संबंधित गत वर्ष में हुए व्यय/ अनुमानित उपरिचयों में 20% की वार्षिक वृद्धि करके पूर्वानुमान लगाया गया है।
- (vi) सभी अन्य व्ययों का अनुमान टीएएमपी के दिशानिर्देश के अनुसार 4.50% का वृद्धि दर से वार्षिक वृद्धि करके लगाया गया है।
- (vii) परिसंपत्तियों पर मूल्यहास केपीटी के साथ समझौते की शेष अवधि (अर्थात् 28 वर्ष) के समनुरूप सीधी रेखा आधार पर प्रदान किया जाता है।
- (viii) वर्ष 2008-09 के दौरान सिविल निर्माण कार्यों पर 914 लाख रुपए के अतिरिक्त निवेश का प्रस्ताव है, जब धूपट (उत्पादन) 1,20,000 टीईयू प्रतिवर्ष को पार कर जाएगा।
- (ix) वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक प्रचालनात्मक हानि क्रमशः 556.55 लाख रुपए तथा 406.41 लाख रुपए सूचित की गई है तथा वर्ष 2006-07 के लिए यथानुपातिक हानि (प्रथम 7 महीनों के लिए) 152.60 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है। इस प्रकार, टीएएमपी के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार निम्न तरीके से 634.08 लाख रुपए की कुल हानि को प्रतिसंतुलित किए जाने का प्रस्ताव है :
- (क) वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए संचित हानि का 50% और
- (ख) वर्ष 2006-07 के प्रथम सात महीनों के लिए यथानुपातिक हानियों का 100% अर्थात् 152.60 लाख रुपए।

3.2 वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः 96,000 टीईयू, 1,20,000 टीईयू तथा 1,44,000 टीईयू के अनुमानित यातायात पर, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणों में यथा प्रतिबिम्बित विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर निचल अधिशेष/घाटे की स्थिति को निम्न प्रकार सारांशीकृत किया गया है :-

(लाख रुपए)				
क्रम सं०	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09
(i)	आय (विद्यमान प्रशुल्क पर)	2219.87	2705.56	3403.35
(ii)	(क) प्रचालनात्मक व्यय	1729.80	2148.63	2795.33
	(ख) मूल्यहास	103.42	103.42	141.50
	(ग) उपरिचय	347.99	398.61	458.61
	उप-जोड़ (क) से (ग)	2181.21	2650.66	3395.44
(iii)	प्रचालनात्मक अधिशेष/घाटा	38.66	54.90	7.91
(iv)	नियोजित पूंजी	2052.01	2106.91	2011.40

(v)	आरओसीई	305.29	312.43	300.01
(vi)	निवल अधिशेष/घाटा	-266.63	-257.53	-292.10
(vii)	आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	-12.01%	-8.52%	-8.58%

3.3 सीडब्ल्यूसी ने अपने विद्यमान प्रशुल्क में 23% वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यद्यपि, सीडब्ल्यूसी ने विगत अवधि की हानियों को प्रतिस्तुलित करने के बारे में उल्लेख किया है, इसने लागत विवरण में इस संबंध में कोई समायोजन नहीं किए हैं। प्रस्तावित प्रशुल्क पर, इसने तीनों वर्षों के लिए कुल मिलाकर 1590 लाख रुपये के अतिरिक्त राजस्व सृजन का अनुमान लगाया है।

4.1 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीडब्ल्यूसी का प्रस्ताव कंडला पत्तन न्यास तथा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी अभ्यक्तियां मांगते हुए अग्रेषित किया गया था।

4.2 कंडला पत्तन न्यास तथा विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त अभ्यक्तियां पुनः जानकारी के रूप में सीडब्ल्यूसी को अग्रेषित की गईं। सीडब्ल्यूसी ने केपीटी तथा प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन की अभ्यक्तियों के उत्तर दे दिए हैं।

5.1 प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, सीडब्ल्यूसी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीडब्ल्यूसी ने अपना उत्तर प्रस्तुत कर दिया है। तदनंतर, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर की संवीक्षा करने पर, यह पाया गया कि अभी भी प्रस्तुत की गई सूचना में कुछ कमियां हैं। अतः सीडब्ल्यूसी से कुछेक मुद्दों को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया। सीडब्ल्यूसी ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत कर दिए हैं। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1. (i)	जनवरी, 2007 तक के नौ महीनों के लिए सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित वास्तविक आंकड़े तथा शेष तीन महीनों के लिए अनुमान प्रस्तुत करें। इस वर्ष के लिए स्थिति दर्शाने हेतु लागत विवरण भी तदनुसार आशोधित किए जाएं। इस आशोधन के परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमान भी, यदि आवश्यक हों, संशोधित किए जाएं।	इसने वर्ष 2006-07 के नौ महीनों के लिए 31 दिसम्बर, 2006 की स्थिति के अनुसार अपने सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित वित्तीय विवरण प्रस्तुत कर दिया है।
(ii)	वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मत तथा अनुसंधान, उपकरण किराया प्रमारों (एमएफ भुगतान), प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिब्ययों के अनुमान वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों के संदर्भ में इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित कराके प्रस्तुत किए जाएं।	इसने इस मुद्दे का कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है।
(iii)	वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों के साथ लागत विवरणों को अद्यतन करें।	इसने वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों के साथ लागत विवरणों को अद्यतन कर दिया है।
2.	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह निर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों के साथ संबद्ध किया जाना चाहिए। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव में विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया गया है। इसे प्रस्तावित दरों के मान में शामिल किया जाए तथा इस प्रकार प्रस्तावित अपनाए जाने वाले स्तर का औचित्य बताएं।	किसी भी सीएफएस की उत्पादकता का अनुवीक्षण ग्राहकों को प्रदत्त सामयिक सेवा के अर्थ में किया जाना है। सीएफएस ने सदैव प्रयोक्ताओं की आवश्यकता की पूर्ति की। पत्तन में कोई शट-आउट नहीं हुआ/कंटेनर को रोका नहीं गया तथा इसका लक्ष्य इस संवेग को बनाए रखना है।
3.	क्षमता	
(i)	(क) सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव (पत्र सं० सीडब्ल्यूसी-सीडी/II-कंडला पोर्ट/2004-05/626ई, दिनांक 17.5.2004) में आकलित अधिकल्पित क्षमता वर्ष 2004-05, 2005-06 तथा	(क) सीडब्ल्यूसी का आरंभिक प्रस्ताव इस मान्यता के साथ था कि केपीटी लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.8.1(ii) का उल्लंघन नहीं करेगा, जिसमें यह शर्त निर्धारित है कि लाइसेंसदाता पत्तन क्षेत्र में अतिरिक्त सीएफएस को

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर				
	2006-07 के लिए क्रमशः 60000 टीईयू, 90000 टीईयू तथा 120000 टीईयू प्रतिवर्ष थी। पिछले प्रशुल्क आदेश में सीएफएस की क्षमता लाइसेंसदाता द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के आधार पर वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए क्रमशः 79200 टीईयू तथा 96000 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर मानी गई थी। इसकी तुलना में, वर्तमान प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी द्वारा विचार में ली गई क्षमता वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए 51600 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर है। सीडब्ल्यूसी-सीएफएस की क्षमता को पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार की गई क्षमता से निम्नतर स्तर पर विचार में लेने के कारण स्पष्ट करें।	प्रचालन करने की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस 1.4 लाख टीईयू का वार्षिक थ्रूपुट हासिल न कर ले। किन्तु, केपीटी ने पत्तन क्षेत्र में अन्य सीएफएस को अनुमति दे दी है। इसके अतिरिक्त, मुंदड़ा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनस के आरंभ होने के पश्चात, केपीटी में यातायात कम हो गया है। अतः क्षमता को टीएएमपी के पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित स्तर से कम स्तर पर विचार में लिया गया है। इसके अतिरिक्त, स्क्रेप कंटेनरों की सीएफएस के जरिए निकासी करने की अनुमति नहीं दी जाती, क्योंकि इसमें सुरक्षा जोखिम है तथा केपीटी पोतवणिक से सीधे कारखाने में भरे कंटेनर प्राप्त कर रहा है, जिन्हें अन्यथा केपीटी के सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के जरिए प्राप्त किया जाता है। उपकरण केपीटी तथा सीडब्ल्यूसी के बीच लाइसेंस करार में बताए गए मानदंड के अनुसार सीएफएस में उपलब्ध कराया गया है। उपयोगिता स्तर 100% माना गया है, क्योंकि यह लाइसेंस करार के अनुरूप न्यूनतम थ्रूपुट अपेक्षा को पूरा करने में समर्थ रहा है (इसने नियोजित/किराए पर लिए गए उपकरण के आधार पर क्षमता आकलन की कोई ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत नहीं की है)।				
	(ख) उत्तर के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि सीडब्ल्यूसी द्वारा उपलब्ध कराई गई सीएफएस सुविधाओं की अभिकल्पित क्षमता पत्तन में शुरू होने वाली अन्य सीएफएस सुविधा से भिन्न नहीं होगी। अतः यह पुनः सलाह दी गई कि नियोजित उपकरण/उपलब्ध कराई गई सुविधा के आधार पर क्षमता आकलन का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।	(ख) इसने तदनंतर स्पष्ट किया है कि इसके सीएफएस का सृजन आरंभ से 51600 मी० टन प्रतिवर्ष की क्षमता से किया गया था। यह अपनी क्षमता वर्ष 2008-09 के दौरान बढ़ाकर 89100 मी० टन प्रति वर्ष करना चाहेगा। वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए क्षमता आकलन किराए पर लिए गए/नियोजित उपकरण तथा उपलब्ध कराई गई सुविधाओं पर आधारित बताया गया है तथा साथ ही इसमें क्षमता/उत्पादकता सुधार को भी विचार में लिया गया है।				
	(ग) सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि वर्ष 2008-09 में अनुमानित 914 लाख रुपए के प्रस्तावित अतिरिक्त निवेशों से वर्ष 2009-2010 के दौरान लाभ प्राप्त होने की संभावना है। इस स्थिति के मद्देनजर, कृपया क्षमता में वृद्धि प्रति यूनिट प्रचालनात्मक लागत में कमी अथवा प्रस्तावित वर्धन के कारण वर्ष 2009-10 में सृजित होने वाले अतिरिक्त यातायात को निर्दिष्ट करें।	(ग) प्रति यूनिट प्रचालन लागत में बहुत अधिक कमी नहीं होगी। तथापि, 20% अतिरिक्त यातायात सृजित करने के प्रभाव को परिकलन में विचार में लिया गया है। इसके अतिरिक्त, कंडला में तथा इसके आसपास निजी सीएफएस प्रचालकों के साथ कच्ची प्रतिस्पर्धा द्वारा कंडला पत्तन में इसके यातायात को प्रभावित किए जाने की संभावना है। केवल निवेश से ही गुणवत्ता/परिदृश्य में सुधार होगा।				
	(घ) सीडब्ल्यूसी को सलाह दी गई थी कि वह नियोजित उपकरण/प्रदत्त सुविधाओं पर आधारित अभिकल्पित क्षमता (आकलित की जानी है) की तुलना में वास्तविक/अनुमानित यातायात के संदर्भ में लागत विवरण में 100% पर विचारित क्षमता उपयोग के स्तर को आशोधित करें।	(घ) समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले गारंटीशुदा यातायात के तथ्य के आधार पर कंडला पत्तन में नियोजित उपकरण तथा प्रवृत्त यातायात के आधार पर क्षमता उपयोग को 100% पर विचार में लिया गया है।				
4	यातायात :					
(i)	लाइसेंस करार के खंड 3.8(ii) में यह शर्त निर्धारित की गई है कि लाइसेंसधारक कंटेनर आपरेटर द्वारा प्रहस्तन किए गए इम्पेक्स व्यापार कंटेनर यातायात के 36% के समतुल्य थ्रूपुट की गारंटी देगा। कृपया, वर्ष 2004-05 से 2009-10 की अवधि के लिए, लाइसेंसदाता द्वारा घोषित इम्पेक्स कंटेनर यातायात के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों के ब्यौरे प्रस्तुत करें।	वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए लाइसेंसदाता द्वारा घोषित इम्पेक्स कंटेनर यातायात के वास्तविक/संशोधित अनुमान नीचे दिए गए हैं :- <table><tr><th>वर्ष</th><th>कुल कंटेनर यातायात वास्तविक/अनुमान</th></tr><tr><td>2004-05 (वास्तविक आंकड़े)</td><td>1,80,917</td></tr></table>	वर्ष	कुल कंटेनर यातायात वास्तविक/अनुमान	2004-05 (वास्तविक आंकड़े)	1,80,917
वर्ष	कुल कंटेनर यातायात वास्तविक/अनुमान					
2004-05 (वास्तविक आंकड़े)	1,80,917					

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर	
		2005-06 (वास्तविक आंकड़े)	1,48,624
(ii)	वर्ष 2006-07 से 2009-10 के वर्षों के लिए यातायात अनुमानन के आधार को स्पष्ट करें।	2006-07 (वास्तविक आंकड़े 6 मार्च तक)	1,63,127
5.	आय :	2007-08 (अनुमान)	2,92,333
(i)		2008-09 (अनुमान)	3,38,167
		2009-10 (अनुमान)	3,91,167
(i)	(क) वर्ष 2007-08 के लिए कंटेनर प्रहस्तन आय में 8% की वृद्धि होने की आशा है, यद्यपि थ्रूपुट में संबंधित पिछले वर्ष की तुलना में 25% की वृद्धि होने का पूर्वानुमान लगाया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2008-09 के लिए कंटेनर प्रहस्तन आय विगत वर्षों के अनुमानों की तुलना में थ्रूपुट में 20% की वृद्धि के अनुमान के बावजूद 2007-08 के उसी स्तर पर होने का अनुमान लगाया गया है। कृपया, कारण स्पष्ट करें कि आय अनुमान में वृद्धि वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के प्रत्येक वर्षों के लिए यातायात में अनुमानित वृद्धि के सदृश क्यों नहीं है।	(क) प्रहस्तन तथा संवहन प्रचालनों का एक संविदाकार को बहिस्तोतण किया गया है तथा निविदा की शर्तों के अनुसार, 24 माह की अवधि के पश्चात ईंधन की दर में वृद्धि के आधार पर दर वृद्धि के लिए प्रावधान किया गया है। सूत्र के अनुसार, यह वृद्धि बुनियादी दरों पर 11.26% बैठती है। अतः कंटेनर प्रहस्तन आय के अनुमान यातायात में अनुमानित वृद्धि के सदृश नहीं हैं।	
	(ख) इसके उत्तर के संदर्भ में यह बताया गया कि बहिस्तोतण की गई सेवाओं पर मूल्यवृद्धि कारक के प्रभाव पर पहले ही एमएफ भुगतानों में विचार किया गया है। इसका प्रवृत्त प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित आय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसीलिए, इस संबंध में हम अपने प्रश्न को दोहराते हैं।	(ख) एमएफ आय का अनुमान आयात के साथ-साथ निर्यात संचलनों में प्रमुख प्रचालनों पर आधारित है, जो सामान्यतः इसके सीएफएस में किए जाते हैं। अन्य प्रचालनों का प्रभाव बहुत कम होता है, इसलिए इसे आय की अन्य मदों में शामिल किया गया है।	
(ii)	एमएफ प्राप्ति से आय अनुमान में केवल कुछेक विशिष्ट सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरों को हिसाब में लिया गया है। उदाहरणार्थ, एक खाली किए हुए 20 फुट वाले एलसीएल आयात कंटेनर के मामले में क्रमांक 1,2(क) तथा 10(ii) पर प्रस्तावित दर शामिल है। इसी प्रकार, सीधे परिदाय, कार्टिंग, भराई इत्यादि के लिए एमएफ प्राप्ति दर में दरों के मान में कुछेक विशिष्ट मदों के लिए उल्लिखित दरों को हिसाब में लिया गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि दरों के मान में निर्धारित सभी मदों को आय अनुमानन के परिकलन में विचार में नहीं लिया जाता। कृपया, दरों के मान में निर्धारित विभिन्न अन्य मदों से, जिन्हें वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए एमएफ प्राप्ति दर के भाग के रूप में शामिल नहीं किया गया है, विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर आय का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।	इसने दोहराया है कि एमएफ आय को विशिष्ट कंटेनरों को खाली करने/सीमाशुल्क जांच के लिए किए जाने वाले अपेक्षित मानक प्रचालनों के लिए विचार में लिया गया है। कुछ प्रचालन केवल सीमाशुल्क/प्रयोक्ताओं के विशिष्ट अनुदेशों पर ही किए जाते हैं अथवा अन्य प्रचालनात्मक अपेक्षाओं के कारण किए जाते हैं तथा इसलिए आय अनुमानन में उन्हें विचार में नहीं लिया जाता।	

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(iii)	प्रस्ताव के अनुबंध-III में प्रस्तुत बाजार सुविधाकरण (एमएफ) प्राप्ति से आय के ब्यौरेवार परिकलन की संगणना प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर की गई है तथा विद्यमान प्रशुल्क पर नहीं। विद्यमान दरों के मान में निर्धारित मदों का संदर्भ देते हुए विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर एमएफ प्राप्ति से आय का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।	इसने विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर एमएफ प्राप्ति से आय का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है।
(iv)	विगत दो वर्षों 2005-06 तथा 2006-07 के लिए कार्गो/कंटेनरों का औसत ठहराव समय तथा आय अनुमानन के प्रयोजनार्थ विचार में लिया गया ठहराव समय निर्दिष्ट करें।	वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 दोनों के लिए आयात कंटेनर/कार्गो का औसत ठहराव समय 7 दिन तथा निर्यात कंटेनरों के लिए सदृश वर्षों के लिए क्रमशः 9 घंटे तथा 6 घंटे है। इसने आगे स्पष्ट किया है कि चूंकि आयात तथा निर्यात कंटेनर/कार्गो को निःशुल्क अवधि में ही हटा लिया जाता है, इस प्रशुल्क मद से आय अधिकांश कंटेनरों/कार्गो के लिए लगभग नगण्य है।
(v)	(क) वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए वार्षिक लेखों में डेस प्रभारों तथा धूम्रपान प्रभारों से आय की सूचना दी गई है। तथापि, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर में इन मदों के लिए कोई पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। स्पष्ट करें कि किस प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अंतर्गत ये प्रभार वसूल किए जा रहे हैं। साथ ही, यह स्पष्ट करें कि क्या सीडब्ल्यूसी लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार इन सेवाओं की पेशकश करने के लिए प्राधिकृत है।	(क) यह कृषि उत्पाद (विपणन एवं विकास) अधिनियम, 1957 के अंतर्गत असंक्रमण सेवाओं के शुल्क में विहित है, जिसे बाद में निरस्त कर दिया गया तथा भांडागार निगम अधिनियम, 1962 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया। निर्यात/आयात वस्तुओं का धूम्रीकरण विदेशों की एक कानूनी अपेक्षा है तथा इस प्रकार यह एक सेवा नहीं है। केन्द्रीय भांडारण निगम भारत की निर्यात निगम परिषद (भारत सरकार) द्वारा मान्यताप्राप्त धूम्रीकरण अभिकरण है। यह आवश्यकता उत्पाद की गुणता को बनाए रखने के लिए है तथा टीएएमपी के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत नहीं आती। इसके अतिरिक्त, यह प्रयोक्ताओं के पक्ष पर वैकल्पिक है और एल/सी की आवश्यकता के अनुसार इसकी व्यवस्था अन्य अभिकरण द्वारा भी की जा रही है।
	(ख) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत विचारों के संदर्भ में यह अनुरोध किया गया था कि ऐसी सेवाओं की पेशकश के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क को अनुमोदित करने वाले भारत सरकार के ऐसे प्राधिकार की प्रति अग्रेषित की जाए। यह बताया गया कि सीडब्ल्यूसी द्वारा पेशकश की जाने वाली धूम्रीकरण सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत सूचीबद्ध सेवाओं का भाग हैं। इस सेवा की पेशकश के लिए प्रमुख पत्तनों द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन आवश्यक है। प्रसंगवश, इस प्राधिकरण ने अपने हालिया प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में एक अन्य निजी टर्मिनल के मामले में इस विशिष्ट मद के लिए प्रशुल्क को अनुमोदित किया है। अतः सीडब्ल्यूसी को यह परामर्श दिया गया था कि वह प्रयोक्ताओं को प्रदान की गई धूम्रीकरण सेवाओं के लिए प्रभारों की वसूली हेतु इस प्राधिकरण के प्राधिकार हेतु अनुरोध करें। साथ ही	(ख) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रदत्त धूम्रीकरण सेवा भांडागारण अधिनियम, 1962 के अंतर्गत प्राधिकृत है। किन्तु सीएफएस में, प्रयोक्ता किसी भी प्राधिकृत अभिकरण से धूम्रीकरण सेवाएं प्राप्त करने के लिए स्वतंत्र हैं। इस प्रकार, इस सेवा की आय का प्रभाव अत्यंत नाममात्र है तथा उस पर अन्य प्राप्ति खाते में विचार किया गया है। धूम्रीकरण प्रभार रसायन एवं श्रम प्रभारों की लागत के आधार पर वसूल किए जा रहे हैं। इसने दोहराया है कि निर्यातकों द्वारा दिए गए एल/सी की शर्तों में इसके परिसर में विभिन्न अन्य अभिकरणों द्वारा धूम्रीकरण किया जा रहा है। इस प्रकार टीएएमपी इस प्रचालन के लिए प्रशुल्क को नियंत्रित नहीं कर सकता।

क्रम सं०	इन्हारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर																					
	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रभार (जिसका प्रस्ताव किया जाना है) की वसूली का आधार प्रस्तुत करें तथा प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में उनका अधिकृत्य उल्लेख करें।																						
6.	व्यय :																						
(i)	<p>(क) प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रक्रिया में रॉयल्टी के संव्यवहार के लिए प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित है। प्रशुल्क संगणना में रॉयल्टी को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में इस प्रकार हिसाब में लिया जाएगा कि रॉयल्टी को हिसाब में न लिए जाने के कारण आपरेटर को संभावित हानि से बचाया जा सके, यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि के अधिकतम के अध्याधीन होगा। इस संबंध में, कृपया संभावित हानि का उल्लेख करें, यदि रॉयल्टी को प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में नहीं माना जाता है।</p>	<p>(क) लाइसेंस करार के अनुसार, लाइसेंसधारक के रूप में सीडब्ल्यूसी को एलए के परिशिष्ट-7 पर निर्धारित दर के अनुसार सीएफएस में भरे गए या खाली किए गए प्रत्येक लदे हुए कंटेनर पर रॉयल्टी का भुगतान करना है। तदनुसार, प्रहस्तन किए गए प्रति हजार टीईयू पर संभावित हानि नीचे दिए अनुसार होगी :-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>रॉयल्टी की दर (प्रति टीईयू रुपयों में)</th><th>प्रहस्तन किए गए प्रति 1000 टीईयू पर हानि (रुपयों में)</th></tr><tr><td>10/02/04 से 09/02/05</td><td>100.00</td><td>1,00,000/-</td></tr><tr><td>10/02/05 से 09/02/06</td><td>107.50</td><td>1,07,500/-</td></tr><tr><td>10/02/06 से 09/02/07</td><td>115.56</td><td>1,15,560/-</td></tr><tr><td>10/02/07 से 09/02/08</td><td>124.24</td><td>1,25,240/-</td></tr><tr><td>10/02/08 से 09/02/09</td><td>133.55</td><td>1,33,550/-</td></tr><tr><td>10/02/09 से 09/02/10</td><td>143.56</td><td>1,43,560/-</td></tr></table>	वर्ष	रॉयल्टी की दर (प्रति टीईयू रुपयों में)	प्रहस्तन किए गए प्रति 1000 टीईयू पर हानि (रुपयों में)	10/02/04 से 09/02/05	100.00	1,00,000/-	10/02/05 से 09/02/06	107.50	1,07,500/-	10/02/06 से 09/02/07	115.56	1,15,560/-	10/02/07 से 09/02/08	124.24	1,25,240/-	10/02/08 से 09/02/09	133.55	1,33,550/-	10/02/09 से 09/02/10	143.56	1,43,560/-
वर्ष	रॉयल्टी की दर (प्रति टीईयू रुपयों में)	प्रहस्तन किए गए प्रति 1000 टीईयू पर हानि (रुपयों में)																					
10/02/04 से 09/02/05	100.00	1,00,000/-																					
10/02/05 से 09/02/06	107.50	1,07,500/-																					
10/02/06 से 09/02/07	115.56	1,15,560/-																					
10/02/07 से 09/02/08	124.24	1,25,240/-																					
10/02/08 से 09/02/09	133.55	1,33,550/-																					
10/02/09 से 09/02/10	143.56	1,43,560/-																					
	<p>(ख) लाइसेंस करार के खंड 5.1 के अनुसार लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंसदाता को न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात के अध्याधीन प्रहस्तन किए गए वास्तविक टीईयू पर लाइसेंस करार में निर्धारित दर पर रॉयल्टी का भुगतान किया जाना अपेक्षित है। प्रपत्र 3ख में रॉयल्टी के अनुमान के लिए विचार में ली गई टीईयू की संख्या वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए वास्तविक यातायात/अनुमानों से भिन्न पाई गई है। कृपया, सही स्थिति निर्दिष्ट करें।</p>	<p>(ख) लाइसेंस करार के अनुसार, न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात के अध्याधीन प्रहस्तन किए गए वास्तविक टीईयू पर रॉयल्टी अदा की जानी है। लदे हुए कंटेनर पर रॉयल्टी भुगतान का अनुमान नीचे दिया गया है :-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>न्यूनतम धूपुट (टीईयू)</td><td>40000</td><td>48000</td><td>57600</td></tr><tr><td>रॉयल्टी प्रति टीईयू (रुपयों में)</td><td>115.56</td><td>124.24</td><td>133.55</td></tr><tr><td>रॉयल्टी (लाख रुपयों में)</td><td>46.23</td><td>59.63</td><td>76.92</td></tr></table>	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	न्यूनतम धूपुट (टीईयू)	40000	48000	57600	रॉयल्टी प्रति टीईयू (रुपयों में)	115.56	124.24	133.55	रॉयल्टी (लाख रुपयों में)	46.23	59.63	76.92					
विवरण	2006-07	2007-08	2008-09																				
न्यूनतम धूपुट (टीईयू)	40000	48000	57600																				
रॉयल्टी प्रति टीईयू (रुपयों में)	115.56	124.24	133.55																				
रॉयल्टी (लाख रुपयों में)	46.23	59.63	76.92																				
(ii)	<p>(क) लागत विवरण से यह पता चलता है कि शीर्ष 'उपकरण किराया प्रभार' के अंतर्गत किए गए अनुमान वस्तुतः बाजार सुविधाकरण भुगतान के लिए हैं। कृपया, इस स्थिति को स्पष्ट करें।</p>	<p>(क) एमएफ भुगतान सीएफएस में सीडब्ल्यूसी को प्रहस्तन एवं परिवहन संविदाकार द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए उस संविदाकार को दिया जाने वाला भुगतान है।</p>																					
	<p>(ख) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए एमएफ भुगतानों को स्थापित करने के लिए विभिन्न बहिःचोतण अभिकरणों के साथ सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए करारों की प्रतियां प्रस्तुत करें। कृपया, प्रस्ताव के अनुबंध-III में विचारित एमएफ भुगतान दर के ब्यौरे को सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए बहिःचोतण संविदाओं/करारों में विनिर्दिष्ट दरों के साथ सहसंबंधित करते हुए निर्दिष्ट करें।</p>	<p>(ख) इसने इसके सीएफएस में पेशकश की जाने वाली प्रहस्तन एवं परिवहन सेवाओं के लिए संविदाकारों के साथ किए गए करार की प्रति अग्रेषित की है।</p>																					

क्रम	सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
		(ग) दिनांक 11 नवम्बर, 2005 के पत्र सं० सीडब्ल्यूसी-सीडी/II-सीएफएस-कंडला पत्तन/05-06 के तहत पहले अग्रेषित बहिस्तोतण की गई सेवाओं के लिए निविदा में यह शर्त है कि दर में वृद्धि पर संविदा के आरंभण की तिथि से 24 माह बाद विचार किया जाएगा, जो कार्य के आरंभ के समय प्रवृत्त कीमत की तुलना में एचएसडी मूल्य में कम से कम 15% की वृद्धि के अध्याधीन होगी। संविदा के आरंभण पर एचएसडी दर तथा 24 माह के पश्चात एचएसडी दर के विस्तृत परिकलन सहित कीमत बढ़ाने के लिए संविदाकार के पत्र, यदि कोई हो, की प्रति प्रस्तुत करें। साथ ही दर में वृद्धि की अनुमति देते हुए सीडब्ल्यूसी द्वारा संविदाकारों को दिए गए सहमति पत्र की एक प्रति भी अग्रेषित करें।	(ग) इसने इस मद का कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया है।
		(घ) वर्ष 2008-09 के लिए एमएफ भुगतान के व्यय में 20% की यातायात वृद्धि की तुलना में 31% की वृद्धि होने का अनुमान है। इस तथ्य के आलोक में कि एमएफ भुगतान की यूनिट दर तथा साथ ही कंटेनर - मिश्र के अनुमान में वर्ष 2008-09 में सदृश विगत वर्ष के अनुमानों की तुलना में कोई परिवर्तन होने का अनुमान नहीं है, श्रुप्त में अनुमानित वृद्धि की तुलना में वर्ष 2008-09 में एमएफ भुगतान व्यय में अधिक वृद्धि अनुमान के कारण स्पष्ट करें।	(घ) निविदा/संविदा खंड के प्रावधानों के अनुसार ईंधन दरों में वृद्धि के आधार पर प्रथम मूल्य वृद्धि 24 महीनों के पश्चात तथा अगली मूल्यवृद्धि अगले 18 महीनों के पश्चात लागू होगी। सीएफएस का आरंभण फरवरी, 2004 में किया गया था। तदनुसार, प्रथम मूल्यवृद्धि फरवरी, 2006 से की जानी थी तथा दूसरी मूल्यवृद्धि अगस्त, 2008 से की जानी होगी। अतः व्यय में वृद्धि का 31% की दर पर अनुमान सही है।
		(ङ) निविदा में निर्धारित 15% की अधिकतम सीमा से एमएफ भुगतान में उच्चतर वृद्धि के अनुमान के कारण स्पष्ट करें।	इसने इस मद का कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया है।
(iii)		(क) कृपया, वर्ष 2006-07 के लिए अदा किए गए बीमा प्रीमियम के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करें।	(क) इसने प्रयोक्ता स्टॉक के बीमा के संबंध में अदा किए गए बीमा प्रीमियम की एक प्रति प्रस्तुत की है। (यह विभिन्न स्थानों पर अवस्थित सीडब्ल्यूसी सीएफएस के स्टॉक से संबंधित है तथा अन्य रूप से कंडला सीएफएस के संबंध में नहीं है)।
		(ख) इस तथ्य के बावजूद कि वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान सकल ब्लॉक में कोई बर्धन प्रस्तावित नहीं किए गए हैं, संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों की तुलना में इन वर्षों में बीमा लागत में 4.5% की वृद्धि होने का अनुमान है। बीमा लागत वस्तुतः कम हो जानी चाहिए क्योंकि इसका परिकलन परिसंपत्ति की ह्रासित होती कीमत पर किया जाता है। सीडब्ल्यूसी हमारे अवलोकन के आलोक में बीमा लागत के अनुमान को आशोधित करें।	(ख) बीमा लागत में इसकी संपत्ति की लागत तथा साथ ही प्रयोक्ताओं के स्टॉकों की लागत शामिल होती है। सीडब्ल्यूसी की संपत्ति का मूल्यहास हो सकता है, किन्तु स्टॉकों पर बीमा की लागत कार्गो के मूल्य पर आधारित है। चूंकि, अनुमानित यातायात में वृद्धि हुई है, बीमा व्यय में स्पष्टतया वृद्धि होगी। अतः बीमा लागत के अनुमान में आशोधन करने की आवश्यकता नहीं है।
(iv)		कृपया, पुष्टि करें कि परिसंपत्तियों पर मूल्यहास कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानदंड के आधार पर सीधी रेखा विधि के अनुसार है अथवा एलए में निर्धारित जीवन मानदंडों, जो भी उच्चतर हो, के अनुसार है।	मूल्यहास की व्यवस्था सीधी रेखा पद्धति पर की गई है। कंटेनर यार्ड तथा भांडारार/गोदाम पर मूल्यहास की व्यवस्था शेष सहमत लीज़ अवधि पर कम्प्यूटरों की 16.2% पर वैद्युत तथा कार्यालय उपकरण की 6% पर तथा फर्नीचर/फिक्सचर की 6.5% पर की गई है।
(v)		संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह स्पष्ट निर्धारित किया गया है कि व्यय का अनुमान भारत सरकार द्वारा यथाघोषित थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान उतार-चढ़ाव	जबकि दैतन संबंधी भुगतान को थोक मूल्य सूचकांक के उतार-चढ़ाव से संबद्ध किया जा सकता है, बहिस्तोतण संविदाकारों को भुगतान ईंधन की कीमत में मूल्यवृद्धि से

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर																
	पर आधारित होना चाहिए, जो वर्ष 2005-06 के लिए 4.5% है। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के प्रत्येक वर्षों के लिए प्रबंधन तथा प्रशासन उम्परिव्ययों के अनुमान में विचारित 20% की वार्षिक वृद्धि का औचित्य ब्यौरेवार परिकलन के साथ बताएं।	संबद्ध है। इसके अतिरिक्त, मरम्मत एवं अनुरक्षण परिसंपत्ति निर्माण की आरंभिक लागत तथा इसकी सामान्य टूट-फूट से संबद्ध है।																
7.	नियोजित पूंजी																	
(i)	(क) स्पष्ट करें कि क्या वर्ष 2008-09 के लिए सिविल निर्माण कार्यों के लिए 914 लाख रुपए का प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए में परिकल्पित निवेश योजना की शर्तों के अनुसार है।	(क) इसने पुष्टि की है कि 914 लाख रुपए का प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए में परिकल्पित निवेश योजना की शर्तों के अनुसार है। ये प्रस्तावित निवेश द्वितीय चरण के विकास के लिए है, जिसे 2008-09 में उपगत किए जाने की संभावना है तथा परिणाम 2009-10 में परिलक्षित होंगे।																
	(ख) एलए के परिशिष्ट-6 में विभिन्न उपकरण/सिविल निर्माण कार्यों पर द्वितीय चरण में किए जाने वाले निवेश के ब्यौरे दिए गए हैं, किन्तु ये अनुमानों के आधार पर विचारित नहीं पाए गए हैं। एलए में परिकल्पित निवेश योजना की तुलना में प्रस्तावित निवेश के अंतर के कारण स्पष्ट करें।	(ख) इसने इस मद का कोई उत्तर नहीं दिया है।																
(ii)	कृपया, क्षमता में वृद्धि 2 प्रति यूनिट प्रचालनात्मक लागत में कमी अथवा प्रस्तावित वर्धन के कारण सृजित होने वाले संभावित अतिरिक्त यातायात को निर्दिष्ट करें।	धारण क्षमता वही रहेगी, जबकि कारोबार में यार्ड के विकास तथा भंडारण क्षेत्र के विकास जैसी अतिरिक्त सुविधाओं के कारण वृद्धि होने की आशा है, जिसका प्रमात्रात्मक आकलन समुचित समय पर किया जा सकता है।																
8.	वर्ष 2007-08 तथा 2009-10 के लिए प्रपत्र-6 में अनुमानित प्रति टीईयू की नियत लागत में कमी संबंधित विगत वर्षों की तुलना में इन वर्षों में अनुमानित धूपट में वृद्धि के कारण हो सकती है। कृपया, यह सिद्ध करने के लिए एक ब्यौरेवार विश्लेषण प्रस्तुत करें कि प्रति टीईयू नियत लागत में कमी दक्षता/उत्पादकता के कारण है।	नियत लागत में कमी मूल्यहास की लागत के कारण नियत आस्तियों के घटे हुए मूल्य के कारण है। इसने यह सिद्ध करने के लिए कोई विश्लेषण नहीं प्रस्तुत किया है कि प्रति टीईयू की नियत लागत में कमी दक्षता/उत्पादकता सुधार के कारण है।																
9.	प्रपत्र 7																	
(i)	(क) वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए अनुमान हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित अनुमानों के अनुसार नहीं पाए गए हैं। हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमानों को आशोधित करें। ऐसा करते समय, आय अनुमान को हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश में आदेशित कमी की सीमा तक आय अनुमान को अद्यतन करें, ताकि वास्तविक आय के साथ समतुल्य तुलना की जा सके।	(क) प्रशुल्क निर्धारण के लिए आरंभिक प्रस्ताव सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुसूचित दिशानिर्देशों पर आधारित था। इसकी लेखाकरण नीति तथा पिछले प्रशुल्क आदेश की विषयवस्तु के अनुसार अनुमानों को शामिल किया गया है। सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरणों के अनुसार, पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों की तुलना में आय के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा नीचे सारणीबद्ध किया गया है :- (लाख रुपए)																
	(ख) चूंकि, सीडब्ल्यूसी द्वारा दिया गया उच्च संतोषजनक नहीं पाया गया था, अतः पूर्व में पहले ही किए गए अवलोकन के अनुरूप प्रपत्र-7 को आशोधित करने की पुनः सलाह दी गई थी।	<table><tr><th>वर्ष</th><th>वास्तविक निवल अधिशेष/ घाटा</th><th>हमारे आदेश के अनुसार (आदेश में प्रभावी किए गए प्रशुल्क कटौती के समायोजन के पश्चात)</th><th>अंतर</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>-556.51</td><td>-27.80</td><td>-528.71</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>-363.29</td><td>-34.31</td><td>-397.60</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>-919.80</td><td>6.51</td><td>-926.31</td></tr></table>	वर्ष	वास्तविक निवल अधिशेष/ घाटा	हमारे आदेश के अनुसार (आदेश में प्रभावी किए गए प्रशुल्क कटौती के समायोजन के पश्चात)	अंतर	2004-05	-556.51	-27.80	-528.71	2005-06	-363.29	-34.31	-397.60	जोड़	-919.80	6.51	-926.31
वर्ष	वास्तविक निवल अधिशेष/ घाटा	हमारे आदेश के अनुसार (आदेश में प्रभावी किए गए प्रशुल्क कटौती के समायोजन के पश्चात)	अंतर															
2004-05	-556.51	-27.80	-528.71															
2005-06	-363.29	-34.31	-397.60															
जोड़	-919.80	6.51	-926.31															

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(ii)	तत्समय प्रवृत्त नीति के अनुसार रॉयल्टी को आरंभिक प्रशुल्क अनुमोदित करते समय लागत की मद के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था। किन्तु, सीडब्ल्यूसी ने रॉयल्टी को विगत अवधि के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया है। चूंकि, यह क्रिया वास्तविक आंकड़ों की तुलना में विगत अवधि के आकलन के लिए है, पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण को कायम रखा जाए। इस स्थिति के आलोक में, पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान विचारित स्थिति को कायम रखते हुए विगत अवधि के विश्लेषण के लिए वास्तविक रॉयल्टी भुगतान को निकाल दें।	एलए के अनुच्छेद-5 तथा परिशिष्ट-7 के अनुसार रॉयल्टी का भुगतान आरंभण से अर्थात् 10.2.2004 से विगत अवधि के लिए केपीटी को कर दिया गया है। तत्पश्चात, वास्तविक रॉयल्टी भुगतान को विश्लेषण के लिए विचार में लिया जाना है।
(iii)	अगस्त, 2004 में अनुमोदित प्रशुल्क आदेश में, ऋण की लागत तथा क्षमता उपयोग से संबद्ध इक्विटी पर प्रतिफल को प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार में लिया गया। इसकी तुलना में, सीडब्ल्यूसी ने प्रपत्र-7 में विगत अवधि 2004-05 तथा 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी पर आय का परिकलन किया है। उमर (ii) में किए गए अवलोकन के आलोक में, आय के परिकलन को पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित स्थिति को कायम रखते हुए आशोधित किया जाए।	सीडब्ल्यूसी ने सीएफएस में सभी अवसंरचना सुविधाओं का स्वयं अपने संसाधनों से वित्तपोषण करने का प्रस्ताव किया है। किसी वित्तीय संस्था से कोई ऋण नहीं लिया गया है तथा इसलिए यह अवलोकन लागू नहीं है।
10.	दरों का मान	
(i)	समेकित लागत विवरण में विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए 9.05% का औसत घाटा दर्शाया गया है। लागत विवरण में दर्शायी गई इस घाटे की स्थिति के मद्देनजर विद्यमान प्रशुल्क में 23% की बढ़ोतरी करने के कारण स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। साथ ही रीफर प्लग सुविधाओं के प्रमारों में 33% की बढ़ोतरी का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें तथा कंटेनरों की श्रेणी को प्रदत्त विद्युत अधिप्राप्ति तथा अन्य संबंधित सेवाओं की लागत में वृद्धि के संदर्भ में उनका औचित्य बताएं।	व्यय का परिकलन करते समय प्रत्येक संघटकों पर विचार किया जाना है अर्थात् स्टाफ के वेतन में वृद्धि के कारण स्थापना लागत में प्रभालनात्मक वृद्धि बिजली तथा पानी के प्रमारों में वृद्धि, भवन एवं अन्य परिसंपत्तियों की मरम्मत तथा रख-रखाव में वृद्धि तथा बहिष्कीर्ण संविदाकारों की दरों में मूल्य वृद्धि।
(ii)	सामान्य शर्तें तथा निबंधन	
	(क) विद्यमान दरों के मान में निर्धारित सामान्य शर्तों तथा निबंधनों को प्रस्तावित दरों के मान में शामिल किया जाना आवश्यक है। ऐसा करते समय, प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/सीडब्ल्यूसी द्वारा विलंबित प्रतिदाय के लिए ब्याज की दंडात्मक दर से जुड़े प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रवृत्त प्रधान उधार दर से 2% अधिक पर अद्यतन किया जाए।	(क) इसने दरों के मान की सामान्य शर्तों तथा निबंधनों को शामिल करने के लिए हमारे द्वारा किए गए अवलोकनों पर कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।
	(ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार प्रस्तावित दरों के मान में निम्नलिखित सामान्य शर्त को शामिल किया जाए :- प्रयोक्ताओं द्वारा सीडब्ल्यूसी पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से परे विलंबों के लिए प्रमार अदा किए जाने अपेक्षित नहीं होंगे।	(ख) कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
	(ग) प्रयोक्ताओं से पत्तन पर आरोप्य विलंबों के लिए भुगतान नहीं लिया जाना चाहिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित इस सिद्धांत से प्रत्युत्पन्न निम्नलिखित शर्त को शामिल करें :- 'कार्गो/कंटेनर पर उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार/भूमि किराया उपाजित नहीं होगा, जब सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो/कंटेनर का परिदाय करने/अंतरित करने की स्थिति में नहीं है।'	
(iii)	भूमि किराया तथा भंडारण प्रभार	
	प्रस्तावित दरों के मान में भंडारण प्रभार के अंतर्गत टिप्पणी सं० 4 में तथा भूमि किराया प्रभार की टिप्पणी सं० 9 में शामिल प्रथम वाक्य, जिसमें कहा गया है कि आयातित स्टॉक 60 दिन के पारगमन भंडारण सहित भांडागार से भांडागार तक सामान्यतः सीमित होते हैं, एक सामान्य कथन प्रतीत होता है तथा प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के लिए संगत नहीं पाया गया है, और इसलिए इसे हटा दिया जाए।	इससे इस बात को नोट कर लिया है। यह इस संबंध में सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करेगा।

5.2 संशोधित लागत विवरण में, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के वर्षों के लिए पूर्ववर्ती प्रस्ताव में क्रमशः 96000 टीईयू, 1,20,000 टीईयू तथा 1,44,000 टीईयू के यातायात पूर्वानुमान को घटाकर सद्श वर्षों के लिए 60,020 टीईयू, 72,030 टीईयू तथा 86,440 टीईयू कर दिया गया है। सीडब्ल्यूसी को इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव के संदर्भ में यातायात पूर्वानुमानों को कम करने के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006-07 के लिए 60,020 टीईयू के ध्रुपद का परिकलन फरवरी, 2007 तक प्रहस्तन किए गए वास्तविक कंटेनर यातायात तथा मार्च, 2007 के लिए अनुमानों के आधार पर किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए यातायात पूर्वानुमानों को संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2006-07 की वास्तविक उपलब्धि के आधार पर तथा कंडला में एवं उसके आसपास निजी सीएफएस प्रचालकों के साथ कड़ी प्रतिस्पर्धा को विचार में लेकर कम किया गया है।

5.3 सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए संशोधित यातायात पूर्वानुमानों के औचित्य पर टिप्पणी करने के अनुरोध के साथ संशोधित प्रस्ताव की प्रति केपीटी को अग्रेषित की गई।

5.4 सीडब्ल्यूसी द्वारा दायर किया गया संशोधित लागत विवरण नियोजित पूंजी पर आय के पश्चात विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर निम्नलिखित निवल अधिशेष/घाटा दर्शाता है :-

(लाख रुपए)

क्रम सं०	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
(i)	टीईयू की संख्या	60,020	72,030	86,440	1,03,750
(ii)	आय (विद्यमान प्रशुल्क पर)	1116.66	1306.50	1512.16	1794.85
(iii)	(क) प्रचालनात्मक व्यय	850.16	1011.75	1206.24	1441.06
	(ख) मूल्यह्रास	103.42	103.42	141.50	141.50
	(ग) ऊपरव्यय	347.99	398.61	458.61	499.33
	उप-जोड़ (क) से (ग)	1301.57	1513.78	1806.35	2081.35
(iv)	प्रचालनात्मक अधिशेष/घाटा	-184.91	-207.28	-294.20	-287.04
(v)	नियोजित पूंजी	2052.01	2106.91	2011.40	2113.62
(vi)	आरओईसी (100% क्षमता उपयोग पर विचारित)	305.29	312.43	300.01	475.20
(vii)	निवल अधिशेष/घाटा	-490.20	-519.71	-594.21	-762.24
(viii)	आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	-43.9%	-39.78%	-39.30%	-42.47%

5.5. तदनंतर, सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया कि स्टॉक के मूल्य में शब्द 'सीमाशुल्क ब्याज' शब्द शामिल करके बीमा प्रभार से संबंधित प्रावधान में प्रस्तावित आशोधन का अर्थ है कि बीमा सुरक्षा के लिए स्टॉक के 1000 रुपए के मूल्य में कार्गो जमा सीमाशुल्क, दंड इत्यादि का निर्धारणीय मूल्य शामिल है।

6. केपीटी से भी कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारकों के बावजूद केपीटी ने कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है। पूछे गए प्रश्नों को संक्षेप में नीचे प्रस्तुत किया गया है :-

- (i) वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वोक्तानों के औचित्य पर विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करें।
- (ii) लाइसेंस करार के खंड 3.8.1 में यह शर्त निर्धारित की गई है कि सीडब्ल्यूसी कंटेनर टर्मिनल अपरेटर द्वारा प्रहस्तन किए गए इम्पेक्स कंटेनर व्यापार के 36% धूपट की गारंटी देगा। इस प्रयोजनार्थ, इम्पेक्स कंटेनर व्यापार केपीटी द्वारा घोषित किया जाना है। वर्ष 2004-05 से 2006-07 (31 दिसम्बर, 2006 तक) के लिए प्रहस्तन किया गया वास्तविक इम्पेक्स कंटेनर-व्यापार तथा पहली जनवरी, 2007 से 31 मार्च, 2007 तक के लिए अनुमान भी प्रस्तुत करें। साथ ही, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए केपीटी द्वारा घोषित इम्पेक्स कंटेनर व्यापार प्रस्तुत करें।
- (iii) केपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर पिछले आदेश में सीडब्ल्यूसी - सीएफएस की क्षमता वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए क्रमशः 79,200 टीईयू तथा 96,000 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर मानी गई है। इसकी तुलना में, वर्तमान प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी द्वारा विचार में ली गई क्षमता वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए 51600 मी.टन प्रति वर्ष तथा वर्ष 2008-09 के लिए 89100 मी.टन प्रतिवर्ष के स्तर पर है। कृपया, वर्ष 2004-05 से 2008-09 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित सीएफएस की क्षमता के औचित्य पर विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करें।
- (iv) (क) कृपया स्पष्ट करें कि क्या सिविल निर्माण कार्यों के लिए वर्ष 2008-09 के दौरान 914 लाख रुपए का प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश लाइसेंस करार में परिकल्पित निवेश योजना की शर्तों के अनुसार है। साथ ही प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश के औचित्य पर टिप्पणी करें।
(ख) सीडब्ल्यूसी -सीएफएस की क्षमता में वृद्धि अथवा सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धन के मैनजर सृजित होने वाले संभावित अतिरिक्त यातायात का उल्लेख करें।
- (v) पुष्टि करें कि क्या वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा संदेय 47.85 लाख रुपए, 50.24 लाख रुपए तथा 52.75 लाख रुपए का अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।
- (vi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, यदि बोली को 29 जुलाई, 2003 से पूर्व अंतिम रूप दिया गया है, तो रॉयल्टी को प्रशुल्क संगणना में इस प्रकार हिसाब में लिया जाना है कि रॉयल्टी को हिसाब में न लिए जाने से अपरेटर को होने वाली संभावित हानि से बचा जा सके, यह रॉयल्टी अगले निम्नलिखित बोलीदाता द्वारा उद्धृत अधिकतम राशि के अध्याधीन होगी। इस संबंध में कृपया सफल बोलीदाता का चयन करते समय सीडब्ल्यूसी अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत बोलियों के निवल वर्तमान मूल्य (एनपीवी) का ब्यौरेवार विश्लेषण प्रस्तुत करें।
- (vii) वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए सीडब्ल्यूसी के वार्षिक लेखों में डेस प्रभारों तथा भूमीकरण प्रभारों से आय की सूचना दी गई है। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के मान में इन मवों के लिए किसी पृथक प्रशुल्क का निर्धारण नहीं किया गया है। पुष्टि करें कि क्या सीडब्ल्यूसी यह सेवा प्रदान करने तथा इन प्रभारों का संग्रहण करने के लिए लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार प्राधिकृत है।

7. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 13 मार्च, 2007 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीडब्ल्यूसी, केपीटी तथा प्रयोक्ता संगठनों ने अपने विचार प्रस्तुत किए।

8.1. संयुक्त सुनवाई में अनेक प्रयोक्ता संगठनों ने सीडब्ल्यूसी - सीएफएस में प्रदान की जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता से जुड़े मुद्दे उठाए। केपीटी ने भी इस स्थिति का समर्थन किया। केपीटी ने सीमाशुल्क जांच, चौबीसों घंटे सेवा की उपलब्धता इत्यादि से जुड़े मुद्दों का भी उल्लेख किया, जो सीधे लाइसेंस करार के प्रावधानों को प्रवर्तित करने से संबंधित हैं। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, केपीटी को इन मुद्दों पर समुचित कार्रवाई करने तथा अपनी रिपोर्ट 3 अप्रैल, 2007 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई।

8.2. केपीटी ने निम्नलिखित विचार प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) पथन प्रयोक्ताओं द्वारा सामना की जाने वाली कठिनाइयों का समाधान करने के लिए सीडब्ल्यूसी, केपीटी तथा पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच अनेक संयुक्त बैठकें आयोजित की गई हैं। बाधाओं के समाधान के लिए लाइसेंस करार के अनुसार गठित एक संयुक्त समिति की बैठक भी आयोजित की गई, जिसके पश्चात कंडला में कंटेनर यातायात की

वृद्धि में सुधार लाने में बाधा उत्पन्न करने वाले मुद्दों का सीहार्दपूर्ण समाधान करने के लिए केपीटी के वरिष्ठ पदाधिकारियों ने सीडब्ल्यूसी कार्यालय का दौरा किया। यद्यपि, सीडब्ल्यूसी ने इस मुद्दे पर उत्तर देने की प्रतिबद्धता की थी, लेकिन सीडब्ल्यूसी से अभी तक इस संबंध में कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। केपीटी ने सीडब्ल्यूसी - सीएफएस के कार्यकरण के निकृष्ट स्तरीय तथा अदक्ष तरीके पर भी अप्रसन्नता व्यक्त की।

- (ii) जहां तक सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के एकाधिकार का संबंध है, केपीटी समर्थन करता है कि सीडब्ल्यूसी को अवस्थल संबंधी लाभ उठाते हुए कंडला पतन के साथ वस्तुतः संबंध होने का लाभ प्राप्त है। यह मामला लाइसेंस करार के अनुसार एकाधिकार संबंधी मुद्दे का समाधान करने के लिए दिसम्बर, 2006 में वाणिज्य मंत्रालय के साथ भी उठाया गया है। यह सीडब्ल्यूसी के इस तर्क से सहमत नहीं है कि वे एकाधिकार की स्थिति में नहीं हैं। इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी द्वारा उल्लिखित अन्य सीएफएस पतन से 8 से 15 कि०मी० की दूरी पर हैं, जिसके परिणामस्वरूप लागत में महत्वपूर्ण वृद्धि होती है तथा इससे उस सीमा तक सीडब्ल्यूसी -सीएफएस की स्थिति एकाधिकार वाली हो जाती है।

9.1 संशोधित दिशानिर्देशों में यह निर्धारित है कि उन बीओटी मामलों में, जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई, 2003 से पूर्व अंतिम रूप दे दिया गया था, प्रशुल्क संगणना में प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत के रूप में रॉयल्टी भुगतान को इस तरीके से हिसाब में लिया जाएगा, ताकि अगले निम्नतर बोलीदाता द्वारा उद्धृत अधिकतम राशि के अध्याधीन हिसाब में न लिए गए रॉयल्टी भुगतान के कारण आपरेटर को संभावित हानि से बचाया जा सके। संपूर्ण रॉयल्टी भुगतान के संव्यवहार संबंधी हमारे पत्र के उत्तर में सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि प्रतिस्पर्धी बोली में, सीडब्ल्यूसी केवल मात्र तकनीकी रूप से अर्हक निविदादाता था तथा इसलिए इसने प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में संपूर्ण रॉयल्टी भुगतान के लिए पास-थ्रू के रूप में अनुरोध किया है।

9.2 चूंकि, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में ऐसी स्थिति को शामिल नहीं किया गया है जहां केवल एक ही तकनीकी रूप से अर्हक बोलीदाता है तथा तुलना के लिए कोई अन्य बोली नहीं है, इस प्राधिकरण ने मंत्रालय से अनुरोध किया कि वह प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में केपीटी को सीडब्ल्यूसी द्वारा संदेय रॉयल्टी के संव्यवहार के मामले में परामर्श प्रदान करे। मंत्रालय से उत्तर अभी भी प्रतीक्षित है। हमने तदनंतर मंत्रालय को सूचित कर दिया है, कि चूंकि यह मामला अंतिम विचारार्थ परिपक्व हो चुका है तथा इस मामले में रॉयल्टी के व्यवहार के बारे में किसी विशिष्ट निदेश के अभाव में यह उचित पाया गया है कि सीडब्ल्यूसी मामले में जब तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध न हो तो प्रशुल्क का निर्धारण करते समय रॉयल्टी को पास थ्रू के रूप में स्वीकार न किया जाए। मंत्रालय से अनुरोध किया गया था कि विचारों में भिन्नता की स्थिति में वह अपने विचार संसूचित करें। हमें इस संबंध में मंत्रालय से कोई उत्तर/विचार प्राप्त नहीं हुए हैं।

10. इस मामले में परामर्श से जुड़ी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखबद्ध हैं। प्राप्त अभ्युक्तियों तथा संबंधित पक्षकारों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्घरण संगत पक्षकारों को पृथक रूप से भेजे जाएंगे। ये ब्यारे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

11.1 इस मामले में कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति सामने आई है :-

- (i) कंडला पतन न्यास में किए गए सीएफएस प्रचालनों के लिए सेंट्रल वेयर हाऊसिंग कारपोरेशन (सीडब्ल्यूसी) के आरंभिक दरों के मान अगस्त, 2004 में नियत किए गए थे। (तब) प्रवृत्त प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए, दरों के मान की वैधता अवधि दो वर्ष निर्धारित की गई तथा तदनुसार सीडब्ल्यूसी में प्रशुल्क की समीक्षा अगस्त, 2006 में की जानी थी। सीडब्ल्यूसी ने अपने दरों के मान में 23% की सामान्य वृद्धि के लिए जुलाई, 2006 में प्रस्ताव दायर किया।

अपने आरंभिक प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी द्वारा दायर लागत विवरण में विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 10.04% की औसत राजस्व घाटा स्थिति परिलक्षित की गई थी। इसने तदनंतर 16 अप्रैल, 2007 को वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए प्रशुल्क तथा आय अनुमान आशोधित करते हुए संशोधित लागत विवरण दायर किए, जिनमें संगत तीन वर्षों के लिए 40.5% का औसत घाटा परिलक्षित हुआ। सीडब्ल्यूसी द्वारा दायर संशोधित लागत विवरण तथा अप्रैल से दिसम्बर, 2006 तक नौ महीनों के लिए सूचित वास्तविक आंकड़ों तथा जनवरी से मार्च 2007 तक इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित अनुमानों पर आपरेटर के विद्यमान प्रशुल्क की समीक्षा के लिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ii) सीडब्ल्यूसी ने इस वर्ष के लिए सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2006-07 के लिए आय तथा व्यय को अद्यतन नहीं किया है। जबकि संशोधित लागत विवरण में आय अनुमान वर्ष 2006-07 के लिए इसके सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित आंकड़ों से मामूली से कम पाए गए हैं, व्यय के अनुमान महत्वपूर्ण रूप से अधिक पाए गए हैं।

मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत, एमएफ भुगतानों, वेतन तथा मजदूरी लागत से संबंधित प्रबंधन एवं प्रशासनिक ऊपरिख्यो, सामान्य ऊपरिख्यो इत्यादि से संबंधित वर्ष 2006-07 के लिए इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वास्तविक

आंकड़ों/अनुमान इसके वार्षिक लेखों में सूचित वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों से निम्नतर पाए गए हैं। सीडब्ल्यूसी ने उन कारणों को स्पष्ट नहीं किया है, जिनके कारण विशिष्ट अनुरोध के बावजूद ये व्यय 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों से निम्नतर रहे। वर्ष 2006-07 के लिए सीडब्ल्यूसी के सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वित्तीय स्थिति को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ आधार बनाया गया है। तथापि, केपीटी को संश्लेषण पट्टा किराया में लाइसेंस करार की शर्तों में विशिष्ट प्रावधान के अन्तर्गत 2005-06 में सूचित वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 5% की मूल्यवृद्धि की गई है। वर्ष 2006-07 के लिए मूल्यहास वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों से मासुली रूप से उच्चतर पाया गया है, यद्यपि इस वर्ष में सकल ब्लॉक में कोई वर्धन प्रस्तावित नहीं किया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए मूल्यहास 2005-06 के वार्षिक लेखा में सूचित स्तर पर विचारित किया गया है।

(iii) सीडब्ल्यूसी तथा केपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार में यह शर्त रखी गई है कि न्यूनतम गारंटीशुदा धूपट (एमजीटी) कंटेनर टर्मिनल ऑपरेटर द्वारा प्रहस्तन किए गए इन्पेक्स कंटेनर यातायात के 36% का समतुल्य होगा, जिसकी घोषणा लाइसेंसदाता केपीटी द्वारा सीडब्ल्यूसी को वर्ष 2004-05 (180917 टीईयू), 2005-06 (148624 टीईयू) तथा 2006-07 (6 मार्च, 2007 तक 163127 टीईयू) के लिए सूचित कंटेनर यातायात के आधार पर एमजीटी वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए 65130 टीईयू, 53505 टीईयू तथा 58725 टीईयू बैठता है।

वर्ष 2004-05 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने सीएफएस में प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात 22741 टीईयू (प्रचालन के सात माह के लिए) सूचित किया गया है, जो यथानुपातिक समायोजन के पश्चात् एमजीटी स्तर से निम्नतर है। वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया 68987 टीईयू तथा 60020 टीईयू का वास्तविक यातायात एमजीटी से उच्चतर है।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जुलाई, 2008 के इसके आरंभिक प्रस्ताव में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए यातायात क्रमशः 96,000 टीईयू, 120000 टीईयू तथा 144000 टीईयू होने का अनुमान लगाया गया था। तदनंतर, संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2006-07 के लिए यातायात अनुमानों को आशोधित किया गया तथा फरवरी, 2007 तक प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात तथा मार्च, 2007 के लिए अनुमानों के आधार पर घटाकर 60020 कर दिया गया। वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में यातायात में गिरावट के संबंध में सीडब्ल्यूसी द्वारा यह स्पष्टीकरण दिया गया है कि ऐसा केपीटी द्वारा अन्य निजी सीएफएस सुविधाओं के प्रचालन के लिए प्रदत्त अनुमति तथा साथ ही मुंदड़ा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल में यातायात वृद्धि के कारण हुआ।

इसने अपने संशोधित प्रस्ताव में सदृश विगत वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों की तुलना में 20% वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुवर्ती वर्षों के लिए यातायात क्रमशः 72030 टीईयू, 86440 टीईयू तथा 103750 टीईयू होने का पुनः अनुमान लगाया है।

लाइसेंस करार में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि लाइसेंसदाता सीडब्ल्यूसी सीएफएस का यातायात 1.40 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पर पहुंचते तक अन्य सीएफएस के निर्माण तथा प्रचालन को अनुमति नहीं देगा। केपीटी के स्पष्ट किया है कि इसने लाइसेंस करार की शर्तों का अनुपालन किया है तथा अन्य सीएफएस को अपने परिसर में प्रचालन करने की अनुमति नहीं दी है। अनुमति वाणिज्य मंत्रालय द्वारा अपने पड़ोस में सीएफएस सुविधाओं का सृजन करने के लिए दी गई है। केपीटी का विचार है कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस वस्तुतः कंडला पत्तन से संबद्ध है तथा इसे अवस्थल संबंधी लाभ प्राप्त हैं, क्योंकि अन्य सीएफएस पत्तन से काफी दूर 8 से 15 कि०मी० की सीमा में स्थित हैं तथा उस सीमा तक सीडब्ल्यूसी-सीएफएस अन्य सीएफएस की तुलना में लाभप्रद स्थिति है।

यद्यपि, केपीटी ने सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों के औचित्य पर कोई विशिष्ट टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है, इसने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए निजी प्रचालक एबीजी कंडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले संभावित कंटेनर धूपट 292333 टीईयू, 338167 टीईयू तथा 391167 टीईयू का उल्लेख किया है। तदनुसार, धूपट के 36% पर केपीटी द्वारा घोषित एमजीटी वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः 105240 टीईयू, 121740 टीईयू तथा 140820 टीईयू बैठता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित संशोधित यातायात केपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात पर आधारित एमजीटी से महत्वपूर्ण रूप से निम्नतर पाया गया है।

केपीटी तथा प्रयोक्ताओं, दोनों ने सीडब्ल्यूसी द्वारा पेशकश की गई सेवा के स्तर पर गंभीर टिप्पणियों की हैं। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि लाइसेंसदाता तथा लाइसेंसधारक दोनों सहमत हैं कि सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया जाने वाला न्यूनतम धूपट केपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात का 36% होगा। अतः वह आशा करना युक्तिसंगत है कि सीडब्ल्यूसी को कम से कम एमजीटी के स्तर तक यातायात का प्रहस्तन करने के लिए तत्पर हो जाना चाहिए।

सीडब्ल्यूसी द्वारा किया गया यातायात का पूर्वानुमान और कैंपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात पर आधारित लाइसेंस कंटेनर के अनुसार न्यूनतम गारंटीशुदा धूपट नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

टीईयू में यातायात

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10
सीडब्ल्यूसी के पूर्वानुमानों पर आधारित माना गया यातायात	72030	86440	103750
कैंपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात पर 38% पर न्यूनतम गारंटीशुदा धूपट	105240	121740	140820

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, वर्ष 2006-07 के लिए सूचित वास्तविक स्थिति के आधार पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित यातायात के पूर्वानुमान पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। वैधता अवधि की समाप्ति के बाद की जाने वाली प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय अगर गलत अनुमान के कारण प्रचालक को कोई अनुचित लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है, तो ऐसे लाभ को तब नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों की तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तव में प्रहस्तन किए गए यातायात की परवर्ती विश्लेषण में समीक्षा की जाती है।

- (iv) (क) वर्ष 2006-07 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित आय को चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वास्तविक/अनुमानों की अपेक्षा सीमांतिक रूप से कम पाया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए आय को उल्लेख चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वास्तविक राशि/अनुमानों के साथ अद्यतन किया जाता है। परवर्ती वर्षों के लिए आय के अनुमान को भी वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि/अनुमानों का आधार आंकड़ा मानते हुए सीडब्ल्यूसी द्वारा विचार की गई मात्रा वृद्धि की सीमा तक समायोजित किया जाता है।

- (ख) लागत विवरण में कार्गो प्रहस्तन आय सुपुर्दगी, लदान/उतराई, भरण आदि जैसी कुछ मुख्य सेवाओं, जो विभिन्न संविदाकारों को बाहर से प्रदान कराई जाती हैं, से संबंधित आय है।

सीडब्ल्यूसी ने मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर इस आय का विस्तृत संगणन प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, मौजूदा स्तर पर आय का अनुमान वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए कंटेनर यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि के समतुल्य है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए प्रति टीईयू आय 1400 रुपये प्रति टीईयू की सीमा में हैं, जो क्रमोबेश पिछले दो वर्षों 2005-06 और 2006-07 की प्रति टीईयू आय से मेल खाती है। सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय पर विश्वास किया जाता है और चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वर्ष 2006-07 की वास्तविक राशि/अनुमानों के संदर्भ में उसे अद्यतन करने के अधीन इस विश्लेषण में उसपर विचार किया जाता है।

- (ग) कार्गो प्रहस्तन आय के संगणन में सीडब्ल्यूसी द्वारा विचार की गई मुख्य सेवाओं के अतिरिक्त, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों का मान विभिन्न अन्य सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करता है। इन अन्य सेवाओं से आय पिछले वर्ष की वास्तविक राशि/अनुमानों की तुलना में वर्ष 2007-08 में 14% तक और परवर्ती दो वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 5% तक बढ़ना अनुमानित है।

सीडब्ल्यूसी ने इस आधार पर कि दरों के मान में निर्धारित अन्य सेवाएं प्रकृति में अनिवार्य नहीं हैं और केवल प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर ही प्रदान की जाती हैं, विविध सेवाओं से प्राप्त होने वाली संभावित आय का कोई विस्तृत आंकड़ा प्रस्तुत नहीं किया है। विविध सेवाओं से आय काफी अधिक नहीं है, जैसा पिछले दो वर्षों के लिए सूचित वास्तविक स्थिति से प्रतीत होता है। इसलिए, सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित विविध सेवाओं से आय पर उसे वर्ष 2006-07 की वास्तविक राशि/अनुमानों के संदर्भ में अद्यतन करने के अधीन विचार किया जाता है।

- (घ) सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2007-08 के लिए भंडारण आय पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में 8% तक बढ़ने का अनुमान किया है। वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान को वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि/अनुमानित भंडारण आय के संदर्भ में अद्यतन किया जाता है।

इस स्रोत से वर्ष 2008-09 के लिए आय इस आधार पर कि सुधरी हुई अवसंरचना की उपलब्धि, सीमाशुल्क कानूनों और व्यावसायिक परिदृश्य में परिवर्तन और सीमाशुल्क द्वारा प्रोत्साहित कंटेनरों का फैक्टरी में भरण और खाली करने से इसके सीएफएस पर भरण और खाली करने का कार्यकलाप कम कर देना संभावित है, वर्ष 2007-08 के ही स्तर पर रहना अनुमानित है।

यह उल्लेख करना संगत है कि वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए भंडारण आय पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में क्रमशः 8% और 15% बढ़ना अनुमानित है। वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक भी पिछले वर्ष की तुलना में यातायात में 13% की कमी के बावजूद लगभग 10% की वृद्धि दर्शाते हैं।

पिछले दो वर्षों के लिए वास्तविक स्थिति और वर्ष 2007-08 तथा 2009-10 के लिए अनुमानों के आधार पर सीडब्ल्यूसी का तर्क स्वीकार करना कठिन है कि भंडारण आय सीएफएस में पर्याप्त क्षमता होने के बावजूद किसी विशेष वर्ष अर्थात् 2008-09 में स्थिर रहेगी और मात्रा 20% तक बढ़ना पूर्वानुमानित है।

इसे ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2008-09 के लिए भंडारण आय को पिछले वर्ष के संगत अनुमान की तुलना में सीडब्ल्यूसी द्वारा यथा पूर्वानुमानित 8% की वृद्धि पर विचार करते हुए संशोधित किया जाता है। इसके फलस्वरूप, वर्ष 2009-10 के लिए भंडारण आय को भी संगत पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में 8% की वृद्धि पर विचार करते हुए संशोधित किया जाता है।

यह उल्लेख करना संगत है कि आधार आंकड़े की तुलना में प्रतिशतता वृद्धि अपनाकर भंडारण आय का अनुमान प्रति टीईयू औसत वसूली में गिरावट इंगित करता है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक औसत वसूली, जो प्रति टीईयू 360 रुपए सूचित की गई है और वर्ष 2007-08 में प्रति टीईयू 367 रुपए की अनुमानित औसत वसूली संशोधित अनुमानों के अनुसार वर्ष 2008-09 में घटकर प्रति टीईयू 330 रुपए और वर्ष 2009-10 में प्रति टीईयू 297 रुपए रह जाती है। यह भंडारण आय के अनुमान की यथार्थता के बारे में संदेह को बढ़ावा देता है।

इस प्रशुल्क मद से आय का अनुमान करने के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत किसी विश्लेषण के अभाव में, पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता वृद्धि के आधार पर अनुमानित भंडारण आय को लागत विवरण में माना जाता है।

- (ड) उपर्युक्त संशोधन के अधीन, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत अनुमानित प्रचालन आय को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ माना जाता है। अगली समीक्षा के समय, अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक आय प्रस्तुत अनुमानों से बहुत भिन्न है तो अतिरिक्त आय को मावी प्रशुल्क संशोधन में पूर्णतः समंजित किया जाएगा।

- (V) बाजार सुविधाकरण शीर्ष के अधीन बाहर दी गई सेवाओं के लिए संविदाकारों को किए गए भुगतान की वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि/ अनुमान 644.51 लाख रुपए है। वर्ष 2007-08 के लिए लागत की इस मद का अनुमान मात्रा में 20% की वृद्धि के लिए आवश्यक समायोजन के साथ पिछले वर्ष के लिए वास्तविक राशि पर 12% की वृद्धि सहित लगाया गया है। परवर्ती दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमान में मूल्य मुद्रास्फीति के प्रभाव के बिना केवल मात्रा की वृद्धि ही शामिल है।

सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि फरवरी, 2004 को संविदाकारों के साथ निविदा/संविदा के उपबंधों के अनुसार संविदा के प्रारंभ होने के दो वर्ष बाद हाई स्पीड डीजल की आधार दर में वृद्धि के आधार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा दरों में वृद्धि की अनुमति दी जाती है और दूसरी वृद्धि की अनुमति उसके 18 महीने बाद दी जानी है। तदनुसार, बाजार सुविधाकरण की दरों में पहली वृद्धि फरवरी, 2006 से अतिदेय सूचित की गई है और दूसरी वृद्धि अगस्त, 2008 से देय हो जाएगी। सीडब्ल्यूसी ने तर्क दिया है कि जहां वेतन और मजदूरी की लागत को थोक मूल्य सूचकांक से जोड़ा जा सकता है, वहीं संविदाकारों को भुगतान के व्यय को अलग से मानने की आवश्यकता है, क्योंकि यह ईंधन के मूल्य में वृद्धि पर निर्भर करता है।

सीडब्ल्यूसी ने अपने संविदाकारों को दी गई वृद्धि के समर्थन में किसी लेखबद्ध साक्ष्य सहित इस मद में वित्तों की गई वृद्धि को प्रमाणित नहीं किया है। इसने केवल फरवरी, 2004 में संविदाकारों को पिछली बार दी गई संविदा की प्रति ही अग्रप्रेषित की है। किसी भी प्रकार से इस प्राधिकरण के किसी प्रचालक द्वारा की गई संविदा के उपबंधों द्वारा बाध्य होने की अपेक्षा नहीं की जा सकती है।

यह प्राधिकरण प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा नियंत्रित होता है, जो निर्विष्ट करता है कि चालू थोक मूल्य सूचकांक (सभी वस्तुओं के लिए) के आधार पर अनुमानित और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित व्यय का अनुमान किया जाना है। सीडब्ल्यूसी के इस तर्क के संदर्भ में कि ईंधन के मूल्य में वृद्धि को अलग से माना जाना चाहिए, यह माना जाना है कि सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक एक भारशित औसत सूचकांक है, जो विभिन्न अभिज्ञात समूहों में मूल्य की घटबढ़ शामिल करता है, जिसमें ईंधन भी शामिल है। ऐसी बात नहीं है कि थोक मूल्य सूचकांक में सभी समूह वृद्धि के लिए उचित समायोजन के अतिरिक्त विचारणीय प्रत्येक वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 5.4% की वर्तमान अनुमेय वार्षिक वृद्धि दर से अधिक बाजार सुविधाकरण भुगतान में वृद्धि की अनुमति देना आवश्यक नहीं पाया जाता है।

- (vi) वर्ष 2006-07 के लिए मरम्मत और अनुस्क्षण लागत दिसम्बर, 2006 तक पहले नौ महीनों के लिए वास्तविक राशि और उसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित तीन महीनों के लिए अनुमानों के आधार पर 2.56 लाख रुपए सूचित की गई है। वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मत और अनुस्क्षण लागत के 19.73 लाख रुपए का अनुमान वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए सूचित वास्तविक राशि की तुलना में अधिक प्रतीत होता है। सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि के संदर्भ में वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मत और अनुस्क्षण लागत के अनुमान में तीव्र वृद्धि के कारणों का औचित्य नहीं दिया है। यहां उल्लेख करना संगत है कि अधिकांश बुनियादी सेवाओं को सीडब्ल्यूसी द्वारा बाहरी स्रोतों से प्रदान कराया जाता है। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वार्षिक लेखे सिविल निर्माण कार्य को छोड़कर कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर कोई निवेश सूचित नहीं करते। निस्संदेह उपस्कर का अनुस्क्षण संबंधित स्वामियों, जिन्हें सीडब्ल्यूसी को सेवाएं प्रदान करने की संविदाएं दी गई हैं, का उत्तरदायित्व होगा।

इस स्थिति के दृष्टिगत और वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुस्क्षण लागत में तीव्र वृद्धि के लिए सीडब्ल्यूसी से किसी औचित्य के अभाव में भी, वर्ष 2006-07 की वास्तविक राशि/अनुमान को आधार के रूप में लिया जाता है और प्रतिवर्ष 5.4% द्वारा बढ़ाया जाता है।

वर्ष 2008-09 में सिविल निर्माण कार्य में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित 914.00 लाख रुपए, जिसके वर्ष 2009-10 से आगे लाभ प्राप्त होने की संभावना है, को छोड़कर परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। मरम्मत और अनुस्क्षण लागत प्रस्ताव दाखिल करने के समय विद्यमान थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए 4.5% से 5% तक बढ़ाई जानी अनुमानित है।

मौजूदा परिसंपत्तियों पर वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए मरम्मत और अनुस्क्षण लागत में वार्षिक वृद्धि 5.4% के विद्यमान थोक मूल्य सूचकांक सहित अद्यतन की जाती है। वर्ष 2009-10 में प्रयोग के लिए उपलब्ध सिविल निर्माण कार्यों में प्रस्तावित वृद्धि पर मरम्मत और अनुस्क्षण लागत पिछले दो वर्षों के लिए प्राप्त सिविल निर्माण कार्यों पर मरम्मत और अनुस्क्षण की वास्तविक लागत के आधार पर संगत पूंजीगत लागत के 0.10% पर अनुमानित है।

- (vii) जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, सीडब्ल्यूसी द्वारा उसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वर्ष 2006-07 के लिए केपीटी को देय पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों में निर्धारित 5% की वार्षिक वृद्धि से सीमांतिक रूप से अधिक पाया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए पट्टा किराया लाइसेंस करार में विशिष्ट प्रावधान के दृष्टिगत 5% वार्षिक वृद्धि का प्रयोग करते हुए संशोधित किया जाता है।

परवर्ती वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानों में लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में प्रति वर्ष 5% की वृद्धि की जाती है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

- (viii) बीमा की लागत पिछले समतुल्य वर्षों के अनुमानों से वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रतिवर्ष 4.5% और वर्ष 2009-10 के लिए 5% बढ़ना अनुमानित है।

जैसा पहले वर्णन किया जा चुका है, सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2008-09 में 914 लाख रुपए को छोड़कर परिसंपत्तियों के अपने सकल ब्लॉक में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। बीमा लागत में वार्षिक वृद्धि का औचित्य देने के लिए हमारे प्रश्न पर सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि अनुमान में इसकी परिसंपत्तियों पर बीमा लागत तथा साथ ही कार्गो के मूल्य पर आधारित स्टॉक पर बीमा शामिल है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज पुष्टि करते हैं कि बीमा कवर स्टॉक पर लिया जाता है, परन्तु यह विभिन्न अवस्थानों में स्थित भांडागारों में रखे स्टॉक से संबंधित है। इसलिए, कंडला सीएफएस के लिए विशेष रूप से स्थिति लागत के औचित्य का आकलन करने के लिए उपलब्ध नहीं है। किसी भी प्रकार, यह स्पष्ट है कि सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ता के अनुरोध पर कार्गो के मूल्य के आधार पर स्टॉक पर बीमा लेता है।

वृद्धि, यातायात बढ़ना पूर्वानुमानित है इसलिए बीमा व्यय भी निस्संदेह बढ़ेगा, यद्यपि परिसंपत्तियों के कम किए गए मूल्य पर बीमा लागत गिरावट प्रदर्शित करेगी। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर वर्ष 2007-08 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित 4.5% की वार्षिक वृद्धि स्वीकार की जाती है और वर्ष 2006-07 के लिए सूचित वास्तविक राशि/अनुमानों पर लागू की जाती है।

इसी अनुरूपता पर सिविल निर्माण कार्यों के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश को मानते हुए वर्ष 2008-09 के लिए 4.5% की दर पर वृद्धि और वर्ष 2009-10 के लिए 5% की थोड़ी उच्चतर दर को सीडब्ल्यूसी द्वारा यथानुमानित माना जाता है।

- (ix) लाइसेंस करार की शर्तानुसार केपीटी को अदा किया गया 2.80 करोड़ रुपए का एकमुश्त अपक्रेंट शुल्क और 39.22 लाख रुपए के पट्टा प्रीमियम को प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया में किए गए विचार और अन्य निजी टर्मिनलों में अनुपालन की गई सामान्य नीति के अनुरूप पट्टा अवधि में विभाजित किया जाता है। वर्ष 2005-06 का वार्षिक लेखा भी इस स्थिति की पुष्टि करता है। आय के संगणन के लिए बड़े खाते नहीं डाली गई सीमा तक प्रारंभिक व्यय को प्रत्येक वर्ष के अंत में लगाई गई पूंजी में जोड़ा जाता है।

- (x) वर्ष 2006-07 के लिए प्रबंधन और प्रशासन ऊपरिख्य और सामान्य ऊपरिख्य इकाई के लागत विवरण में क्रमशः 215.96 लाख रुपए और 66.67 लाख रुपए अनुमानित है। वर्ष 2006-07 के लिए चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वास्तविक राशि क्रमशः 142.01 लाख रुपए और 39.44 लाख रुपए के स्तर पर है, जिसे उसके अनुमान से काफी कम पाया जाता है।
- आगे विश्लेषण करने पर यह पाया जाता है कि वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक प्रबंधन और प्रशासन ऊपरिख्य तथा सामान्य ऊपरिख्य पिछले वर्ष 2005-06 में सूचित वास्तविक राशि से कम है। सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2005-06 की वास्तविक राशियों की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए इन दो शीर्षों के अधीन व्यय में गिरावट के लिए कोई कारण स्पष्ट नहीं किया है।
- इस संबंध में, सीडब्ल्यूसी से किसी विशिष्ट स्पष्टीकरण के अभाव में वर्ष 2006-07 के लिए चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वास्तविक राशियों को आधार के रूप में माना जाता है, जैसाकि परवर्ती वर्षों के व्यय का अनुमान करने के लिए अन्य मदों के लिए किया जाता है।
- सीडब्ल्यूसी ने वार्षिक वेतनवृद्धियों, महंगाई भत्ते के भुगतान और अन्य भत्तों में परिणामी वृद्धि की लागत पूरी करने के लिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए प्रबंधन और सामान्य ऊपरिख्य और भविष्य निधि को अंशदान में प्रतिवर्ष 20% वृद्धि होने का अनुमान लगाया है।
- पिछले दो वर्षों के लिए वार्षिक लेखे इंगित करते हैं कि प्रबंधन ऊपरिख्य सीडब्ल्यूसी द्वारा तैयार कर्मचारियों के वेतन और मजदूरी संघटक से संबंधित हैं। यह उल्लेखनीय है कि पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए कर्मचारियों की संख्या में कोई वृद्धि होना सूचित नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, सामान्य ऊपरिख्य और प्रबंधन ऊपरिख्य से संबंधित व्यय स्वरूप में साधारणतया नियत होता है और सामान्य यातायात वृद्धि से भिन्न नहीं हो सकता। प्रबंधन और सामान्य ऊपरिख्य तथा भविष्य निधि के अंशदान में वार्षिक वृद्धि आधार के रूप में वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 5.4% की वर्तमान वार्षिक वृद्धि तक प्रतिबंधित की जाती है।
- वर्ष 2006-07 के लिए 'अन्य व्यय' की वास्तविक राशि सीडब्ल्यूसी द्वारा तैयार विचार किए गए अनुमानों से सीमांतिक रूप से अधिक सूचित की गई है। वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि को आधार माना जाता है और वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए अनुमान निकालने के लिए प्रतिवर्ष 5.4% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग किया जाता है।
- (xi) (क) सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी को देय राजस्व हिस्से की अनुमति सरकार द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी करने के पूर्व इस प्राधिकरण द्वारा अनुपालन किए गए सिद्धांत के अनुरूप पास-थ्रू के रूप में पहले नहीं दी गई थी।
- (ख) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार दिनांक 29 जुलाई, 2003 के पूर्व अंतिम रूप दी गई बोलियों के मामले में प्रशुल्क संगणन में प्रशुल्क नियतन के लिए लागत के रूप में निजी प्रचालकों द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को हिसाब में अवश्य लिया जाना चाहिए, ताकि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन हिसाब में नहीं लिए जाने के कारण इस मद पर संभावित हानि से बचा जा सके।
- (ग) लाइसेंस करार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा फरवरी, 2002 में हस्ताक्षर किए गए थे। केपीटी ने दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा बताई गई दर अगर कोई हो, के बारे में सूचित नहीं किया है। सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि प्रतिस्पर्धी बोली देने में यह केवल तकनीकी रूप से अर्हक निविदादाता था। चूंकि, तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है, इसलिए इसने अपने प्रस्तुत में संकल्पित न्यूनतम गारंटी शुद्ध शुद्ध पर केपीटी को देय संपूर्ण रॉयल्टी के पास-थ्रू की मांग की है।
- (घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश उस स्थिति, जहां एक तकनीकी रूप से अर्हक बोलीदाता है और तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं है, को शामिल नहीं करते। इसलिए, सरकार से ऐसे मामलों में राजस्व हिस्से/रॉयल्टी के प्रशुल्क नियतन के लिए लागत के रूप में माने जाने के मामले में सुझाव देने का अनुरोध किया गया है। इस संबंध में सरकार का निर्णय अभी भी इस प्राधिकरण की सूचित किया जाना है।
- (ङ) तात्कालिक मामले, जहां तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं है, रॉयल्टी के भुगतान के बारे में सरकार से किसी विशिष्ट निर्देश के अभाव में सीडब्ल्यूसी द्वारा देय रॉयल्टी की अनुमति पास-थ्रू के रूप में नहीं दी जाती है। अगर इस स्थिति के विपरीत कोई निर्णय सरकार से प्राप्त होता है तो यह प्राधिकरण सरकार के निर्णय को सही रूप से प्रदर्शित करने के लिए सीडब्ल्यूसी के प्रशुल्क की समीक्षा करने का इच्छुक है।

- (xii) केपीटी ने वर्णन किया है कि परिसंपत्तियों पर मूल्यहास करार की शेष अवधि के अनुरूप सीधी रेखा आधार पर गलत तरीके से संगणित किया गया है। इसने तर्क दिया है कि मूल्यहास पर परिसंपत्तियों की वास्तविक अवधि पर विचार किया जाना चाहिए। केपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुरोध संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पाया जाता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.7.1 कंपनी अधिनियम के अनुसार अवधि मानदंडों के साथ सीधी रेखाविधि अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंडों, इनमें से जो भी अधिक हो, के आधार पर सीडब्ल्यूसी ने पुष्टि की है कि मूल्यहास का संगणन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप किया जाता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा मूल्यहास के अनुमान पर इस विश्लेषण में परवर्ती विश्लेषण में यथावर्णित सिविल निर्माण कार्यों के लिए प्रस्तावित वृद्धियों के संबंध में संशोधन के साथ विचार किया जाता है।
- (xiii) (क) वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए परिसंपत्तियों का सकल ब्लॉक और निवल अचल परिसंपत्तियां अशोधित प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क को छोड़कर क्रमशः 26.75 करोड़ रुपए और 24.70 करोड़ रुपए सूचित की गई हैं।
- लाइसेंस करार की शर्तानुसार, सीडब्ल्यूसी को गोदाम, कंटेनर यार्ड, भूमिशोधन आदि के निर्माण के लिए सिविल निर्माण कार्यों पर 16.73 करोड़ रुपए और दूसरे चरण में जब यह प्रति माह 5000 टीईयू तक पहुंच जाता है, में कुछ प्रहस्तन उपस्कर पर 2.36 करोड़ रुपए का निवेश करना है और सीएफएस के प्रति माह 8000 टीईयू तक पहुंचने पर निवेश पूरा हो जाना चाहिए।
- सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2005-06 में प्रति माह 5000 टीईयू का श्रृपुट पार कर लिया है। इसने उपस्कर/सिविल निर्माण कार्य पर वर्ष 2005-06 में कोई अधिक निवेश सूचित नहीं किया है और वर्ष 2008-09 में सिविल निर्माण कार्यों पर व्यय किए जाने के लिए प्रस्तावित 9.14 करोड़ रुपए को छोड़कर न ही वर्ष 2006-07 और 2007-08 में परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित की है। केपीटी ने सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित निवेश पर कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है। सीडब्ल्यूसी ने एक सामान्य वर्णन किया है कि वर्ष 2008-09 में प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार की शर्तानुसार दूसरे चरण में विकास के लिए है।
- सीडब्ल्यूसी 20% की वृद्धि की सामान्य प्रवृत्ति को छोड़कर यातायात में कोई अधिक वृद्धि पूर्वानुमानित नहीं करता है और यह न ही प्रस्तावित निवेश के कारण प्रति इकाई लागत में कोई कमी की प्रत्याशा करता है। सीडब्ल्यूसी ने दावा किया है कि प्रस्तावित निवेश मुख्यतः इसके सीएफएस की क्षमता प्रतिवर्ष 51600 टन से प्रति वर्ष 89100 टन तक बढ़ाने के लिए है।
- चूंकि, प्रस्तावित पूंजीगत व्यय लाइसेंस करार द्वारा यथापेक्षित क्षमता वृद्धि के लिए है और यह मानते हुए भी कि लाइसेंसदाता से कोई इंगित आपत्ति नहीं है, इसलिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित 9.14 करोड़ रुपए के प्रस्तावित निवेश पर इस प्रशुल्क समीक्षा में विचार किया जाता है।
- सीडब्ल्यूसी ने पुष्टि की है कि वर्ष 2008-09 में सिविल निर्माण कार्यों पर किया गया निवेश वर्ष 2009-10 से ही प्रयोक्ताओं के लाभ के लिए उपलब्ध होगा। इस स्पष्टीकरण के दृष्टिगत, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ अतिरिक्त निवेश वर्ष 2009-10 में माना जाता है। तदनुसार, मूल्यहास, मरम्मत और अनुस्क्षण और बीमा लागत के अनुमान उस सीमा तक संशोधित किए जाते हैं।
- (ख) निवल ब्लॉक के संगणन में विचार किया गया संघयी मूल्यहास वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वार्षिक लेखे में सूचित मूल्यहास से मेल नहीं खाता है। वार्षिक लेखे में यथासूचित मूल्यहास और निवल ब्लॉक को परवर्ती वर्षों के लिए निवल ब्लॉक और मूल्यहास का अनुमान करने हेतु आधार के रूप में माना जाता है। प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में 'अपफ्रंट शुल्क और प्रारंभिक व्यय के आशोधित भाग पर लगाई गई पूंजी के अनुमान में विचार किया जाता है।
- (ग) सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित कार्यशील पूंजी ऋणात्मक है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इसे विद्याराधीन वर्ष के लिए 'शून्य' माना जाता है, जैसा समान परिस्थितियों के अधीन अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के मामले में किया जाता है।
- (xiv) (क) प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के दौरान सीडब्ल्यूसी ने सीएफएस की डिजाइनशुदा क्षमता फेज-I (2004-05) में प्रतिवर्ष 60,000 टीईयू, वर्ष 2005-06 में प्रति वर्ष 96,000 टीईयू और दूसरे फेज (2006-07) में प्रतिवर्ष 1,20,000 टीईयू अनुमानित की थी। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद न तो सीडब्ल्यूसी और न ही केपीटी ने सृजित सुविधाओं, लगाए गए/किराए पर लिए गए उपस्कर और प्रगति योग्य उत्पादकता स्तर के आधार पर सीएफएस की डिजाइनशुदा क्षमता प्रस्तुत की थी।

क्षमता आकलन की समुचित जानकारी के अभाव में सीएफएस की क्षमता लाइसेंसदाता द्वारा इंगित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) के आधार पर वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए क्रमशः 79200 टीईयू और 90,000 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर मानी गई थी, यहां तक कि यद्यपि यह स्पष्ट है कि डिजाइनशुदा क्षमता को साधारणतया एमजीटी से अधिक होना चाहिए।

- (ख) वर्तमान प्रस्ताव में सीएफएस की क्षमता वर्ष 2004-05 से 2007-08 तक के लिए प्रतिवर्ष 51600 मीट्रिक टन होनी सूचित की गई है। टीईयू से मीट्रिक टन में क्षमता का पुनः वर्णन करने के लिए आधार और कारण प्रस्तुत नहीं किया गया है। सीएफएस की क्षमता सिविल निर्माण कार्यों में प्रस्तावित निवेश के दृष्टिगत वर्ष 2008-09 में बढ़कर 89100 मीट्रिक टन होना अनुमानित है।

सीडब्ल्यूसी ने पत्तन क्षेत्र में अन्य सीएफएस को केपीटी द्वारा दी गई अनुमति को स्पष्ट किया है और इसके अतिरिक्त, मुंदड़ा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल के निर्माण से केपीटी में कंटेनर यातायात में गिरावट आई है। इसे देखते हुए, क्षमता को पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए स्तर से कम स्तर पर माना जाता है।

चाहे कुछ भी हो, यह मानना होगा कि डिजाइनशुदा क्षमता उपलब्ध वास्तविक सुविधाओं और प्राप्ति योग्य/वांछित उत्पादकता स्तरों पर निर्भर करती है। सीडब्ल्यूसी द्वारा डिजाइनशुदा क्षमता को वास्तविक उपयोग से मिला दिया गया प्रतीत होता है। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, सीएफएस की डिजाइनशुदा क्षमता न तो सीडब्ल्यूसी और न ही केपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई है।

प्रस्तुत क्षमता के सही आकलन के अभाव में वर्ष 2006-07 के लिए सीएफएस की क्षमता सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में दिए गए संकेतों के आधार पर प्रतिवर्ष 1,20,000 टीईयू मानी जाती है। प्रसंगवश, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में निजी प्रचालक द्वारा विकसित समान सीएफएस सुविधा के लिए उसने अपने सीएफएस की क्षमता प्रतिवर्ष 1,20,000 टीईयू आंकलित की है।

वर्ष 2009-10 में प्रयोक्ताओं को उपलब्ध होने वाले प्रस्तावित अतिरिक्त सिविल निर्माण कार्य द्वारा सीएफएस की क्षमता में वृद्धि होना संभावित है। परंतु, टीईयू में अतिरिक्त क्षमता आकलन की उपलब्धता के अभाव में, इस वर्ष के लिए केपीटी द्वारा घोषित 3,91,167 टीईयू के कंटेनर यातायात के आधार पर 1,40,820 टीईयू प्रतिवर्ष के एमजीटी स्तर पर क्षमता मानी जाती है।

- (ग) पूर्वानुमानित थ्रूपुट के लिए क्षमता उपयोग वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 60%, 72% और 74% बैठता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लगाई गई पूंजी पर पूर्ण आय की अनुमति दी जाती है, जबकि यह मानते हुए कि यह दृष्टिकोण प्रचालक के पक्ष में हो सकता है, इसलिए इस प्रयोजनार्थ मानी गई डिजाइनशुदा क्षमता का कोई वैज्ञानिक आधार नहीं है।

चूंकि, वर्ष 2006-07 में क्षमता उपयोग केवल 50% की सीमा तक है, इसलिए 50% के क्षमता उपयोग से संयोजित लगाई गई पूंजी पर आय को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमति दी जाती है।

- (घ) वर्ष 2006-07 के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तब अपनाई गई आय की दर के आधार पर लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति 15% की दर पर दी जाती है। वर्ष 2007-08 से आगे, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मुख्य मापदंडों के अद्यतन मूल्य के आधार पर आय की दर की अनुमति 16% प्रतिवर्ष की दर पर दी जाती है।

- (ख) अगस्त, 2004 में सीडब्ल्यूसी के प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के दौरान वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया गया था। सीडब्ल्यूसी द्वारा पूर्वानुमानित प्रशुल्क पर आय के अनुमान और थ्रूपुट पर विचार किया गया था। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित 4.8% की राजस्व अधिशेष स्थिति के आधार पर इस प्राधिकरण ने प्रस्तावित प्रशुल्क में 5% की कमी का आदेश दिया था। सीडब्ल्यूसी द्वारा सितम्बर, 2004 से प्रचालन प्रारंभ करना सूचित किया गया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 विद्यमान प्रशुल्क नियतन करने के समय माने गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तनों/निजी प्रचालकों के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने की अपेक्षा करता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत हमारे प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों के संदर्भ में पूर्व अवधि 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक राशियों के विश्लेषण में कुछ अंतर विहित पाया जाता है, जिसे निम्नलिखित के संबंध में संशोधित किया जाता है :-

- (क) पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित यातायात और आय पर विश्वास किया गया और विश्लेषण में विचार किया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित आय को वर्ष 2004-05 और 2005-06

के लिए समान तुलना हेतु हमारे आदेश में लागू कमी की सीमा तक 5% द्वारा कमी की जाती है। इसे सीडब्ल्यूसी के दरों के मान में निर्धारित 20 फुट और 40 फुट के कटेनरों के लिए विभेदक प्रशुल्क हेतु भी समायोजित किया जाता है।

वास्तविक राशियों से समान तुलना में प्रयोजनार्थ हमारे प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित वर्ष 2004-05 के लिए निवल अधिशेष/घाटे की स्थिति पर इसके प्रचालन की अवधि होने के कारण सात महीने के लिए मान ली जाती है।

- (ख) केपीटी को देय रॉयल्टी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के जारी करने के पूर्व इस प्राधिकरण द्वारा उस समय अनुपालन किए गए सिद्धांतों के अनुरूप पिछले प्रशुल्क नियतन के दौरान लागत के रूप में स्वीकार नहीं की गई थी। चूंकि, यह कार्य वास्तविक राशियों के संदर्भ में पूर्व अवधि के आकलन के लिए है, इसलिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण को वास्तविक कार्यनिष्पादन के आकलन के लिए बनाए रखा जाता है।
- (ग) पिछले प्रशुल्क आदेश में क्षमता उपयोग से संयोजित इक्विटी पर 20% की आय की अनुमति सीडब्ल्यूसी द्वारा पूर्वानुमानित निवेश के 50% पर दी गई थी। निवेश के शेष 50% पर उस समय अनुपालन किए गए 1:1 के मानकीय ऋण इक्विटी अनुपात के अनुरूप उधार ली गई निधियों के लिए यथा लागू 11% की दर पर आय की अनुमति दी गई।

इसकी तुलना में, सीडब्ल्यूसी ने इस आधार पर कि सीएफएस में सभी अवसंरचना सुविधाएं स्वयं उसके संसाधनों से निधिपोषित की जाती हैं और उसके वार्षिक लेखों में यथासूचित किसी वित्तीय संस्था से कोई ऋण नहीं लिया जाता है, अपनी लगाई गई पूंजी पर 15% की आय मानी है।

तथापि, यहां उल्लेख करना संगत है कि यह कार्य वास्तविक राशियों के संदर्भ में पूर्व अवधि के कार्यनिष्पादन के आकलन के लिए है, इसलिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण को बनाए रखा जाना चाहिए। यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी सीडब्ल्यूसी ने इस आधार पर कि परियोजना संपूर्ण रूप से स्वयं इसकी निधियों द्वारा निधिपोषित की गई हैं, संपूर्ण निवेश पर 20% आय का दावा किया था। इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय लिया गया था कि इक्विटी पर अधिकतम अनुमेय आय क्षमता उपयोग और 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात के अनुपालन के अधीन है। पिछले प्रशुल्क आदेश में निवेश के 50% पर क्षमता उपयोग से संयोजित 20% की आय और शेष निवेश पर 11% की दर पर आय की अनुमति दी गई थी।

वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक राशि के आकलन हेतु समान दृष्टिकोण का अनुपालन किया जाता है। किसी भी प्रकार, यह इन दो वर्षों के लिए लगाई गई पूंजी पर 15% की आय पर विचार करने की तुलना में सीडब्ल्यूसी के लिए अधिक लाभदायक होता है।

चूंकि, कार्यशील पूंजी ऋणात्मक है, इसलिए इसे 'शून्य' के रूप में माना जाता है। निवल अचल परिसंपत्ति और संबंधित वार्षिक लेखों में सूचित प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क को अशोधित भाग पर आय की अनुमति देने के प्रयोजनार्थ लगाई गई पूंजी के संगणन में विचार किया जाता है।

(xvi) वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान सीडब्ल्यूसी के कार्यनिष्पादन की चर्चा नीचे की गई है :-

- (क) वास्तविक राशि के आधार पर वर्ष 2004-05 के लिए निवल घाटे की स्थिति सात महीने के लिए अनुमानों के यथानुपात समायोजन के बाद पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार 33.97 लाख रुपये के अनुमानित घाटे की तुलना में 469.60 लाख रुपये है। इस वर्ष में प्रदर्शित घाटे की स्थिति में भिन्नता मुख्यतः वास्तविक यातायात, जो प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 35000 टीईयू की तुलना में 22,741 टीईयू सूचित किया गया है, में कमी के कारण है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों से 35% कम है और आय 400 लाख रुपये अर्थात् पिछले आदेश में विचार किए गए आय के अनुमान से 50% कम है। वास्तव में वास्तविक कुल व्यय प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्तर से 7% कम है। लगाई गई पूंजी की स्थिति में कोई अधिक भिन्नता नहीं है।
- (ख) वर्ष 2005-06 में प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात पिछले प्रशुल्क आदेश में 96000 टीईयू की अनुमानित मात्रा की तुलना में 68987 टीईयू है। पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों से वास्तविक आय 965 लाख रुपये कम है, जो कम यातायात के कारण है। पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों से यातायात और आय 28% तथा 44% कम पाई गई है। दूसरी ओर, वास्तविक कुल व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्तर से लगभग 22% कम है।

निवेश पर आय (इक्विटी और ऋण की लागत दोनों पर) पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमेय आय से 254.68 लाख रुपये कम पाया गया है। यह दो कारणों - कम क्षमता उपयोग और प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्तर से वास्तविक निवेश स्तर कम होने से है। सारांश रूप में, निवल घाटा पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 14.38 लाख रुपये (समायोजन के बाद) के घाटे की तुलना में 369.48 लाख रुपये है।

यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि यहां तक कि केपीटी के कंटेनर यातायात में भी इस वर्ष 17% की गिरावट हो गई थी। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात केपीटी द्वारा घोषित वास्तविक थ्रूपुट के आधार पर एमजीटी से अधिक है।

- (ग) सीडब्ल्यूसी ने अगस्त, 2004 में अनुमोदित दर पर वर्ष 2006-07 के लिए टर्मिनल का प्रचालन जारी रखा है। चूंकि, वर्ष 2006-07 समाप्त हो चुका है, इसलिए वर्ष 2006-07 के लिए वित्तीय स्थिति पिछले विश्लेषण के साथ भी मानी गई है। केपीटी द्वारा घोषित थ्रूपुट पर आधारित एमजीटी 58725 टीईयू है, जिसकी तुलना में सीडब्ल्यूसी ने 80020 टीईयू का प्रहस्तन किया है।

चूंकि, वर्ष 2006-07 के लिए कोई अनुमान तुलना में प्रयोजनार्थ उपलब्ध नहीं है इसलिए उपरोक्त विश्लेषण में वर्णित संशोधन के अधीन उसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित दिसम्बर, 2006 तक वास्तविक राशि और जनवरी से मार्च, 2007 तक के लिए अनुमानों को माना जाता है। वास्तविक स्थिति अगले प्रशुल्क संशोधन कार्य के दौरान समीक्षा के अधीन होगी। अगर भिन्नता संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक पाई जाती है तो उसे अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

- (घ) तदनुसार, उपरोक्त चर्चा के अधीन अनुमत्त आय के बाद निवल अधिशेष/घाटे का सारांश निम्नानुसार है :

(लाख रुपए)

2004-05	(-) 489.60
2005-06	(-)389.48
2006-07	(-)143.30
जोड़	(-)982.38

- (ङ) अद्यतन अनुमानों और वास्तविक राशि के बीच वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की तुलना दर्शाती है कि भिन्नता 20% से अधिक है।

जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, दो वर्षों 2004-05 और 2005-06 में प्रदर्शित घाटे की स्थिति मुख्यतः वास्तविक यातायात के कारण है, जो अनुमानों से कम सूचित किया गया है।

वास्तव में, वर्ष 2004-05 में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात एमजीटी से भी कम है। वर्ष 2004-05 के लिए केपीटी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक कंटेनर यातायात 180917 सूचित किया गया है। वास्तविक यातायात के 36% पर एमजीटी लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार 65130 टीईयू होता है। प्रचालन के सात महीनों के लिए यथानुपात समायोजन के बाद एमजीटी 37992 टीईयू होता है। यह पाया जाता है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात एमजीटी से 40% कम है। चूंकि, सीडब्ल्यूसी ने यहां तक कि इस वर्ष एमजीटी का स्तर भी प्राप्त नहीं किया है, इसलिए इस वर्ष से संबंधित घाटे का बोझ भावी प्रशुल्क में प्रयोक्ताओं पर डालना उपयुक्त नहीं हो सकता।

वर्ष 2004-05 की स्थिति को छोड़कर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए कुल निवल घाटा 512.77 लाख रुपए है। यह उल्लेखनीय है कि सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2005-06 और 2006-07 में एमजीटी प्राप्त कर लिया है।

चूंकि, पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक और वित्तीय भिन्नता वर्ष 2005-06 में 20% से अधिक है, इसलिए इस वर्ष और साथ ही वर्ष 2006-07 में सूचित घाटे का 50% संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुरूप तीन वर्षों की चालू प्रशुल्क वैधता अवधि में विस्तारित किया जाता है।

- (xvii) (क) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लागत विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 के रूप में संलग्न है। लागत विवरण द्वारा प्रकटित परिणामों की सारांश स्थिति नीचे सारणीबद्ध है :-

प्रचालन आय (लाख रुपए)				निवल अधिशेष/ (-) घाटा (लाख रुपए)				प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल अधिशेष/(-) घाटा			प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत निवल घाटा
2007-08	2008-09	2009-10	जोड़	2007-08	2008-09	2009-10	जोड़	2007-08	2008-09	2009-10	
1318.80	1544.04	1811.44	4674.28	(-)433.06	(-)416.72	(-)509.64	(-)1449.4	(-)32.8%	(-)27.0%	(-)33.1%	(-)31.0%

- (ख) संशोधित लागत विवरण विद्यमान दरों पर अनुमानित प्रचालन आय की तुलना में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए 31% का औसत घाटा प्रदर्शित करता है। सीडब्ल्यूसी ने विद्यमान प्रशुल्क पर 23% की एकबारगी वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमानों (इस विश्लेषण में विचार किया गया) और केपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट में काफी अंतर है। सीडब्ल्यूसी से केपीटी और सीडब्ल्यूसी दोनों द्वारा हस्ताक्षरित लाइसेंस करार की शर्तानुसार कम से कम एमजीटी प्राप्त करना अपेक्षित है। एमजीटी स्तर पर किया गया आगे विश्लेषण दर्शाता है कि लागत घाटा स्थिति 10.8% हुई होती, अगर उपर्युक्त सारणी में प्रदर्शित 31% के घाटे की स्थिति की तुलना में सीडब्ल्यूसी द्वारा एमजीटी प्राप्त कर लिया गया होता।

इस स्थिति के मद्देनजर, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर प्रशुल्क बढ़ाने के लिए कोई मामला प्रतीत नहीं होता।

- (ग) यहां सेवा स्तर की गुणवत्ता, चौबीसों घंटे सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में सेवा की उपलब्धता आदि के बारे में प्रयोक्ताओं द्वारा व्यक्त चिन्ताओं को मानना भी संगत है। स्वामी पत्तन न्यास ने सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के कार्य करने के घटिया और अक्षम तरीके पर अप्रसन्नता व्यक्त की है। यह भी सूचित किया जाता है कि पत्तन द्वारा सीएफएस में सेवाओं की गुणवत्ता से संबंधित मुद्दों का परस्पर समाधान करने के लिए किए गए प्रयास भी सीडब्ल्यूसी से किसी अनुकूल प्रत्युत्तर के अभाव में पूरे नहीं हुए हैं। यहां तक कि लाइसेंस करार भी सीडब्ल्यूसी से पर्याप्त सेवा मानक प्रदान करने की अपेक्षा करता है।

- (घ) जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, मंडारण आय का कम अनुमान लगाया गया प्रतीत होता है और दरों के मान में निर्धारित विविध सेवाओं से आय का अनुमान इस संबंध में विस्तृत संगणन के अभाव में स्पष्ट नहीं है। इसके अतिरिक्त, सीएफएस की डिजाइनशुदा क्षमता, जिसके आधार पर लगाई गई पूंजी पर आय (आरओसीडी) की अनुमति दी जाती है, का उचित रूप से निर्धारण नहीं किया गया है।

- (ङ) उपर्युक्त सभी तथ्यों पर विचार करते हुए, सीडब्ल्यूसी के मौजूदा प्रशुल्क में 10% की वृद्धि की अनुमति दी जाती है। यह विचाराधीन 3 वर्षों की अवधि में लगभग 4.70 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व सृजित करेगा। शामिल नहीं किए गए शेष की पूर्ति अतिरिक्त, कम से कम एमजीटी की सीमा तक प्रमात्राओं को आकर्षित करके और सेवा का स्तर और क्षमता सुधारकर की जानी चाहिए। लाइसेंसदाता केपीटी को यह सुनिश्चित करने का सुझाव दिया जाता है कि सीडब्ल्यूसी लाइसेंस करार द्वारा यथापेक्षित उचित मानकों की सेवाएं प्रदान करता है।

- (xviii) सीडब्ल्यूसी ने विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज लगाने और समय-सीमा, जिसके बाद एफसीएल परित्याक्त कंटेनरों आदि के मामले में मंडारण प्रभार नहीं लगाया जाएगा, से संबंधित सामान्य शर्तें सम्मिलित नहीं की हैं, जिन्हें मौजूदा दरों के मान में निर्धारित किया जा चुका है। ये प्रावधान समरूप तरीके से सभी अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप निर्धारित किए गए हैं और इसलिए सीडब्ल्यूसी के दरों के मान में सम्मिलित किए जाते हैं।

भारतीय स्टेट बैंक का विद्यमान पीएलआर 12.75% है। प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और सीडब्ल्यूसी द्वारा वापसियों पर ब्याज की दंडात्मक दर से संबंधित मौजूदा प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान पीएलआर से 2% अधिक होने के कारण 14.75% की ब्याज दर सहित अद्यतन किए जाते हैं।

- (xix) प्रयोक्ताओं से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में यथा निर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होनी चाहिए। इस सिद्धांत के अनुरूप, सीडब्ल्यूसी से यह वर्णन करते हुए कि कार्गो/कंटेनरों पर मंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि, जिसके दौरान सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो/कंटेनर सुपुर्दे/अंतरित करने की स्थिति में नहीं है, के लिए नहीं लगेगा, एक शर्त निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था। ये प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप हैं और ये अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में निर्धारित हैं और इसलिए सीडब्ल्यूसी के संशोधित दरों के मान में सम्मिलित किए जाते हैं।

- (xx) कार्गो/कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों की मौजूदा संरचना जारी रखने का प्रस्ताव है। मंडारण प्रभार और भूमि किराया 23% बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है। प्रशुल्क में वृद्धि सामान्य निर्णय के अनुरूप 10% की सीमा तक अनुमोदित की जाती है। 40 फुट के कंटेनर के लिए पृथक भूमि किराया सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित सामान्य शर्त की बजाए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप 20 फुट के कंटेनर के लिए प्रशुल्क के दुगुने पर निर्धारित किया जाता है।

- (xxi) (क) कुछ प्रयोक्ताओं ने बीमा कवर की सीमा तक बीमा दावे/जोखिमों के लिए सीडब्ल्यूसी के उत्तराधिकार के बारे में एक मुद्दा उठाया है।

सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि व्यापारिक पद्धति के अनुसार स्टॉक को सामान्यतया 60 दिनों की मार्गस्थ भंडारण अवधि सहित भांडागार से भांडागार तक बीमाकृत किया जाता है। यह माना जाता है कि सीएफएस में प्राप्त स्टॉक पर्याप्त रूप से कवर होते हैं। इसलिए, मौजूदा दरों के मान में एक शर्त निर्धारित की जाती है कि सीडब्ल्यूसी किसी संभाव्य घटना के लिए किसी बीमा योग्य दावों/जोखिम के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

यह उल्लेख करना संगत है कि जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास द्वारा प्रचलित सीएफएस के लिए दरों के मान में समान प्रावधान निर्धारित किया गया है। सीडब्ल्यूसी ने जेएनपीटी सीएफएस से यह प्रावधान अपनाया है। चूंकि, मार्गस्थ बीमा सहित भांडागार से भांडागार तक स्टॉक पर बीमा कवर लेना अनुपालन की जा रही सामान्य व्यापारिक पद्धति प्रतीत होती है, इसलिए मौजूदा प्रावधान संशोधित करना आवश्यक नहीं पाया जाता है।

सीडब्ल्यूसी आग, बाढ़, चक्रवात आदि के जोखिम के विरुद्ध दरों के मान में निर्धारित दर से प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर स्टॉक पर अतिरिक्त बीमा कवर की व्यवस्था करता है।

- (ख) प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए स्टॉक के प्रति 1000 रुपए मूल्य पर 12.50 पैसे के मौजूदा बीमा प्रभार को यह वर्णन करने के लिए आंशिक रूप से संशोधित करना प्रस्तावित है कि स्टॉक के मूल्य में सीमाशुल्क का हित अर्थात् सीमाशुल्क, डंड आदि शामिल होगा। स्टॉक के मूल्य पर बीमा लेना सामान्य व्यापारिक पद्धति है और उसी दृष्टिकोण का अनुपालन किया जाना है। इसलिए, इस संबंध में मौजूदा प्रावधान को संशोधित करना आवश्यक नहीं पाया जाता है।

- (xxii) खतरनाक कंटेनरों/कार्गो और अधिक बड़े आकार के कंटेनरों के भंडारण/भूमि किराया प्रभार पर 25% प्रीमियम प्रस्तावित है। खतरनाक कार्गो/कंटेनरों के भंडारण प्रभार पर प्रस्तावित प्रीमियम संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार किया जाता है। अधिक बड़े आकार के कंटेनरों के भंडारण प्रभार में 25% का प्रस्तावित प्रीमियम भी स्वीकार किया जाता है, क्योंकि यह विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में समान निर्धारण के अनुरूप है।

- (xxiii) रीफर प्लगिंग सुविधा का प्रभार लगाने की इकाई संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप 8 घंटे से घटाकर 4 घंटा करना प्रस्तावित है और इसलिए स्वीकार की जाती है।

तथापि, इस सेवा के लिए दर अन्य प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित 23% की तुलना में 33% बढ़ाया जाना प्रस्तावित है। सीडब्ल्यूसी ने इस मद में प्रस्तावित वृद्धि के उच्चतर स्तर पर आधिकार्य नहीं दिया है। इस प्रशुल्क मद में वृद्धि अन्य प्रशुल्क मदों के लिए अनुमत स्तर तक प्रतिबंधित की जाती है।

- (xxiv) प्रयोक्ताओं द्वारा उठाया गया अन्य मुद्दा धूसीकरण के लिए प्रभार और सीडब्ल्यूसी द्वारा संग्रहित डेस प्रभार है। यह सेवा प्रदान करने से अर्जित आय वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वार्षिक लेख में प्रदर्शित है और चालू प्रशुल्क वेधता अवधि के लिए इसके आय के अनुमान में भी सम्मिलित की गई है।

इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा दरों के मान तथा साथ ही सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित दरों के मान में इन सेवाओं के लिए कोई पृथक् प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।

केपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या सीडब्ल्यूसी लाइसेंस करार की शर्तानुसार यह सेवा प्रदान करने के लिए प्राधिकृत है या नहीं, क्योंकि लाइसेंस करार में यह सेवा प्रदान करने के बारे में कुछ भी विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है।

सीडब्ल्यूसी ने अनुरोध किया है कि उसे भांडागारण निगम अधिनियम, 1962 के अधीन विसंक्रमण सेवाएं प्रदान करने का कर्तव्य सौंपा गया है और उसे भारतीय निर्यात निरीक्षण परिषद (भारत सरकार) द्वारा एक धूसीकरण एजेंसी के रूप में भी मान्यता दी गई है। निर्यातित/आयातित वस्तुओं का धूसीकरण विदेशों की एक कानूनी अपेक्षा है और इसलिए यह एक सेवा नहीं है। धूसीकरण सेवाएं उसके परिसर में अन्य विभिन्न एजेंसियों द्वारा प्रदान की जाती हैं और प्रयोक्ता किसी प्राधिकृत एजेंसी से धूसीकरण सेवाएं प्राप्त करने के लिए स्वतंत्र हैं। इसलिए, यह तर्क दिया गया है कि इस मद का प्रशुल्क विनियमन इस प्राधिकरण के सीमा क्षेत्र में नहीं आता।

धूसीकरण सेवा प्रदान करने के लिए सीडब्ल्यूसी को भारत सरकार में संगत प्राधिकरण द्वारा दिए गए प्राधिकार के बारे में कोई संदेह नहीं है। परंतु, जहां तक प्रशुल्क का संबंध है, इसके लिए इस प्राधिकरण की स्वीकृति की आवश्यकता है, क्योंकि सीडब्ल्यूसी महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन दिए गए लाइसेंस के आधार पर सीएफएस प्रचलित कर रहा है। सीडब्ल्यूसी ने यह सेवा प्रदान करने के लिए लगाए जाने वाले प्रशुल्क पर सरकार से प्राप्त अनुमोदन का कोई

लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत नहीं किया है। दिए गए विशिष्ट सुझाव के बावजूद, सीडब्ल्यूसी ने इस मद के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन मांगने के लिए न तो कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और न ही इस सेवा के लिए उसके द्वारा संग्रहीत दरों को प्रकट किया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि किस कानूनी प्राधिकार के अधीन सीडब्ल्यूसी ने ऐसा संग्रहण किया है।

प्रसंगवश, इस प्राधिकरण ने हाल ही में अन्य निजी टर्मिनल अर्थात् चैन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में इस विशिष्ट मद के लिए प्रशुल्क अनुमोदित किया है।

जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, महापत्तन न्यासों के भीतर प्रदान की गई धूम्रीकरण सेवा के लिए प्रशुल्क नियत करना इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में आता है। इस सेवा के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा संग्रहीत प्रसार किसी प्राधिकार के बिना है। सीडब्ल्यूसी को सेवा प्रदान करने की लागत का प्रस्ताव दाखिल करने हेतु दिनांक 31 अगस्त, 2007 तक के समय की अनुमति दी जाती है। अगर विस्तृत लागत विश्लेषण के साथ ऐसा कोई प्रस्ताव और औचित्य निर्दिष्ट तारीख के भीतर प्राप्त नहीं होता है, तो धूम्रीकरण और डेस सेवाओं के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाया गया प्रशुल्क अनधिकृत माना जाएगा। ऐसी दशा में, स्वामी के रूप में कंपनी को लाइसेंस करार के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई करने का सुझाव दिया जाता है। कुछ प्रस्तावित प्रावधानों, जो कि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर लागू साक्षा शर्तों के अनुसार नहीं हैं, को सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में एकसमानता और निरंतरता बनाए रखने के लिए संशोधित किया गया है। इसके अलावा, केंद्रीय भंडारण निगम ने इस संबंध में कि यथा लागू अनुसार सेवा कर अतिरिक्त तौर पर वसूल किया जाएगा, प्रस्तावित दरों के मान में एक शर्त शामिल की है। सेवा कर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क मद नहीं है और इसलिए इसकी वसूली को दरों के मान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किए जाने की जरूरत नहीं है। यह वसूली संबंधित कानून के अनुसार की जानी है।

(xxv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च, 2010 तक के लिए है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी 31 मार्च, 2010 को समाप्त हो जाएगी। तथापि, यह प्राधिकरण उचित और वैध कारणों से नियत समय अनुसूची से पहले केंद्रीय भंडारण निगम से सामान्य संशोधन प्रस्ताव स्वीकार कर सकता है।

12.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण कंडला में सीएफएस में केंद्रीय भंडारण निगम के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जोकि अनुबंध-II के रूप में संलग्न है।

12.2 केंद्रीय भंडारण निगम का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएंगे और यह 31 मार्च, 2010 तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष तौर पर न बढ़ाया जाए।

12.3 केंद्रीय भंडारण निगम को धूम्रीकरण और डेस सेवाओं हेतु प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपना प्रस्ताव 31 अगस्त, 2007 तक प्रस्तुत करने का निदेश दिया जाता है। यदि निर्धारित तारीख तक कोई ऐसा प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तो इस सेवा के लिए केंद्रीय भंडारण निगम द्वारा की गई वसूली को अनधिकृत माना जाएगा।

12.4 यह प्रशुल्क केंद्रीय भंडारण निगम द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान, यदि इस प्राधिकरण द्वारा किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपश्चित हो गई है, यह प्राधिकरण केंद्रीय भंडारण निगम को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, केंद्रीय भंडारण निगम को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट के साथ-साथ प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए निर्धारित प्रपत्र में वास्तविक वित्तीय/कार्यनिष्पादन ब्यौरे इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का निदेश दिया जाता है। यदि केंद्रीय भंडारण निगम निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो यह प्राधिकरण केंद्रीय भंडारण निगम के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, घटबढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2007/अस.]

अनुबंध-I

कंडला पत्तन न्यास में सीएफएस प्रचालनों के लिए केन्द्रीय भंडारण निगम का लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्रम सं०	विवरण	सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमान				संग्रहित अनुमान		
		दिसम्बर तक वास्तविक एवं जनवरी से मार्च तक के पूर्वानुमान	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	यत्नायात (टीईयू) क्षमता	60020	72030	86440	103750	72030	86440	103750
	कुल प्रचालन आय	120000	51600	89100	89100	120000	120000	140820
	(i) भंडारण आय	245.28	241.77	241.77	278.00	264.90	286.09	308.98
	(ii) कार्गो प्रहस्तन आय	840.81	1015.88	1219.10	1463.00	1008.97	1210.77	1452.92
	(iii) अन्य	42.79	48.85	51.29	53.85	44.93	47.18	49.53
	जोड़ (i से iii)	1128.88	1306.50	1512.16	1794.85	1318.80	1544.04	1811.44
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)							
	(i) मरम्मत एवं रख-रखाव	2.56	19.73	20.62	21.65	2.70	2.84	3.91
	(ii) सैयल्टी/राजस्व हिस्सा	0.00	59.64	76.93	99.34	0.00	0.00	0.00
	(iii) बाजार सुविधा भुगतान (बाह्य स्रोतों से कराई गई सेवाओं के लिए)	644.51	864.85	1037.87	1245.70	815.18	1031.03	1302.05
	(iv) पट्टा किराया	47.85	50.25	52.75	55.40	50.25	52.75	55.40
	(v) बीमा	14.67	17.29	18.07	18.97	15.33	16.02	16.82
	जोड़ (i से v)	709.59	1011.75	1206.24	1441.06	883.45	1102.65	1378.18
III	मूल्यहास	103.42	103.42	141.50	141.50	103.42	103.42	141.50
IV	उत्प्रेषण							
	(i) प्रबंध एवं प्रशासन उत्प्रेषण	142.01	259.15	310.98	342.08	149.68	157.76	166.28
	(ii) सामान्य उत्प्रेषण	39.44	69.67	72.81	76.45	41.57	43.81	46.16
	(iii) प्रारंभिक व्यय एवं अपफ्रंट भुगतान बड़े खाते खले गए	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40
	(iv) भविष्य निधि अंशदान	10.80	15.52	18.83	22.36	11.38	12.00	12.65
	(v) अन्य	56.60	42.87	44.80	47.04	59.66	62.88	66.27
	जोड़ (i से v)	260.25	398.61	458.62	499.33	273.69	287.85	302.78
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	55.62	-207.28	-294.20	-287.04	58.25	50.11	-11.03
VI	एफएमआई में से एफएमई घटाइए	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	व्याज एवं कर पूर्व अधिशेष (V)-(VI)	55.62	-207.28	-294.20	-287.04	58.25	50.11	-11.03
VIII	निर्गुणित पूंजी	2651.32	2106.90	2011.40	2113.62	2536.50	2383.60	3144.70
IX	आरओसीई-सीडब्ल्यूसी द्वारा विचारित 15% की तुलना में वर्ष 2007-08 से 16% पर अधिकतम अनुमत्य विचारित	397.70	312.43	300.01	475.20	405.84	381.38	503.15
X	क्षमता उपयोग	50%	100%	100%	100%	60%	72%	74%
XI	क्षमता उपयोग हेतु समायोजित आरओसीई	198.92	312.43	300.01	475.20	405.84	381.38	503.15
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (VII)-(XI)	-143.30	-519.71	-594.21	-762.24	-347.59	-331.26	-514.18
XIII	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XIII/I प्रतिशत में)	-12.69%	-39.78%	-39.30%	-42.47%	-26.36%	-21.45%	-28.39%
XIV	प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/(घाटा)			-40.51%			25.40%	
XV	वर्ष 2005-06 से 2006-07 तक की विगत अवधि के लिए अर्जित घाटा	-512.77						
XVI	विगत में अर्जित घाटे का 50%	0.00	-	-	-	-85.46	-85.46	-85.46
XVII	विगत के अधिशेष के समायोजन के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)	-143.30	-	-	-	-443.06	-416.72	-599.67
XVIII	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XVIII/I प्रतिशत में)	-12.7%	-39.8%	-39.3%	-42.5%	-32.8%	-27.0%	-33.1%
XIX	तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा			-40.5%			-31.0%	

अनुबंध-II

केंद्रीय भंडारण निगम

दरों का मान

इस दरों के मान में कंडला पत्तन न्यास में इसके कंटेनर माल भाड़ा केन्द्र में प्रदत्त सेवाओं तथा सुविधाओं के लिए केंद्रीय भंडारण निगम को संदेय प्रभार निर्धारित किए गए हैं।

सामान्य शर्तें तथा निबंधन

- (1) (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अंतर्गत कि. प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 14.75% की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेंगे। इसी प्रकार, सीडब्ल्यूसी विलंबित अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ii) अदायगियों में विलंब की गणना सेवाओं की पूर्ति की तिथि से अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने से, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन के बाद से की जाएगी।
- (iii) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना सीडब्ल्यूसी द्वारा बिल तैयार किए जाने की तिथि से केवल 10 दिन बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर प्रयोज्य नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने के पहले किया जाना है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में शर्त रखी गई है तथा/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान इस दरों के मान में अग्रिम तौर पर किया जाना निर्धारित किया गया है।
- (2) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/शिफ्ट के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तिथि तक अथवा कंटेनर के अवतरण की तिथि से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्न शर्तों पर लगाया जाएगा :-
 - (i) परेशिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि परेशिती ऐसा परित्याग पत्र जारी न करना चाहे तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्न शर्त के अध्याधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :-
 - (क) लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त लेगी तथा उसे वापस ले जाएगी अथवा उसे पत्तन परिसर से हटा लेगी; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करने से पूर्व कार्गो तथा कंटेनर पर उपाजित सभी पत्तन प्रभार अदा करेगी।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा तथा परिवहन एवं माल उतराई की लागत का वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके द्वारा ऐसी कार्रवाई करने में विफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक वसूल किया जाना जारी रहेगा, जब तक शिपिंग लाइनों द्वारा कार्गो की उतराई के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं कर ली जाती।
 - (iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ लिया गया हो/जब्त कर लिया गया हो तथा उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, वहां कार्गो निर्मुक्ति के सीमाशुल्क आदेश की तिथि से भंडारण प्रभार प्रयोज्य नहीं रहेंगे, बशर्त कि लाइने आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करे तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत का वहन करें। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर लाइनों/परेशिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आवद्ध क्षेत्र में हटा लिए जाएंगे तथा उस मामले में ऐसे हटाए जाने की तिथि से भंडारण प्रभार प्रयोज्य नहीं रहेगा।
3. प्रयोक्ताओं के लिए सीडब्ल्यूसी पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।

अध्याय-I

भूमि किराया तथा भंडारण प्रभार

1.1 भंडारण प्रभार

क्रम सं०	सेवा विवरण	दर (रुपयों में)
1.	आयात प्रचालन	
	(क) भंडारण प्रभार (आवृत्त क्षेत्र)	
	30 दिन तक 31वें दिन से	3.15 प्रति एमटी प्रतिदिन 5.25 प्रति एमटी प्रतिदिन
2.	निर्यात प्रचालन	
	(क) सामान्य आधार पर	3.15 प्रति मी० टन प्रतिदिन
	(ख) आरक्षण आधार पर	130.65 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह

टिप्पणियां :

- (1) कंडला पत्तन से सीडब्ल्यूसी, सीएफएस में प्राप्त कंटेनरों के संबंध में सीडब्ल्यूसी गोदाम में आयात एलसीएल कार्गो के लिए पहले 3 दिन निःशुल्क होंगे।
- (2) निर्यात कार्गो की भराई के लिए 3 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (3) निःशुल्क दिनों की गणना करते समय, सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियों तथा सीएफएस गैर-प्रचालन दिवसों को, जो निःशुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, निःशुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।
- (4) बीमा
यह मान लिया जाएगा कि सीएफएस, कंडला पत्तन में प्राप्त किए जा रहे स्टॉक सीमाशुल्क के ब्याज सहित भंडारण के दौरान सभी संभावित जोखिमों के प्रति प्रयोक्ता द्वारा बीमाकृत हैं। इस प्रकार, किसी दुर्घटना की स्थिति में, सीडब्ल्यूसी किन्हीं बीमा योग्य दावों/जोखिमों, जिनमें परिणामी हानियां शामिल हैं, के लिए उत्तरदायी नहीं होगी। यही मान्यता निर्यात कार्गो भांडागारों के लिए भी प्रयोज्य होगी।
तथापि, यदि किसी पक्ष द्वारा अग्नि, बाढ़, चक्रवात, चोरी इत्यादि के विरुद्ध कोई बीमा सुरक्षा अपेक्षित हो, तो लिखित अनुरोध पर उसकी व्यवस्था सीडब्ल्यूसी सीएफएस, कंडला द्वारा की जाएगी, जिसके लिए स्टॉकों के प्रति 1000/-रुपए मूल्य के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 12.50 पैसे की दर पर यथामूल्य प्रभार लगाया जाएगा।
- (5) प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर खुले क्षेत्र में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार आवृत्त क्षेत्र के लिए निर्धारित दर से 25% कम होंगे।
- (6) 30 दिन से आगे उठाए न गए कंटेनर/कार्गो आयातक/सीएचए/नौवहन लाइनों के जोखिम तथा लागत पर सीएफएस गांधीधाम में निपटान यूनिट को अंतरण के लिए दायी होंगे।
- (7) खतरनाक कार्गो के लिए 25% अतिरिक्त शुल्क लगाया जाएगा।
- (8) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपाजित नहीं होंगे, जब सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात/निर्यात कार्गो की सुपुर्दगी/अंतरण की स्थिति में नहीं है।

1.2 भूमि किराया

क्रम सं०	सेवा विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन दर (रुपए)	
1.	आयात प्रचालन	20' कंटेनर	40' कंटेनर
(क)	भरे कंटेनर		
(i)	1 से 7 दिन	निःशुल्क -आगमन की तिथि सहित	निःशुल्क-आगमन की तिथि सहित
(ii)	8 से 15 दिन	104.50	209.00
(iii)	16 से 30 दिन	156.75	313.50
(iv)	31वें दिन से	313.50	627.00

क्रम सं०	सेवा विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन दर (रुपए)	
2.	निर्यात प्रचालन		
(ख)	भरे कंटेनर		
(i)	1 से 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	4 से 15 दिन	104.50	209.00
(iii)	16वें दिन से	156.75	313.50
3.	खाली कंटेनर	26.15	52.25

टिप्पणियाँ

- (1) सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में भरे गए सभी रिक्त आयात कंटेनरों का निःशुल्क भंडारण 7 दिन का होगा।
- (2) कंटेनर की भराई तथा/अथवा सीलिंग के पश्चात निर्यात कंटेनरों पर तीन दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत है।
- (3) केपीटी से खरीदे गए आयात कंटेनरों के सीएफएस में कंटेनर के आगमन की तिथि सहित सात दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (4) 30 दिन के बाद तक न हटाए गए कंटेनर/कार्गो आयातक/सीएचए/नौवहन लाइनों की जोखिम तथा लागत पर सीएफएस गांधीधाम में निपटान यूनिट को अंतरण के लिए दायी होंगे।
- (5) निःशुल्क दिनों की गणना करते समय, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों तथा सीएफएस गैर-प्रचालनात्मक दिवसों को, जो निःशुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, निःशुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।
- (6) रीफर के लिए, 165/रुपए प्रति टीईयू तथा 247.50 रुपए प्रति एफईयू प्रति चार घंटे या उसके भाग के लिए प्लगिंग सुविधा प्रभार भूमि किराए के अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (7) सीएफएस कंडला पत्तन में खाली कंटेनरों की पार्किंग के लिए 7 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (8) खाली कंटेनरों के मामले में निःशुल्क अवधि ऐसे कंटेनरों के आगमन के समय को ध्यान में रखे बिना सीएफएस कंडला पत्तन के नामनिर्दिष्ट यार्ड में खाली कंटेनर की पार्किंग की तिथि से आरंभ होगी।
- (9) **बीमा :**
यह मान लिया जाएगा कि सीएफएस, कंडला पत्तन में प्राप्त किए जा रहे स्टॉक सीमाशुल्क के ब्याज सहित भंडारण के दौरान सभी संभावित जोखिमों के प्रति प्रयोक्ता द्वारा बीमाकृत हैं। इस प्रकार, किसी दुर्घटना की स्थिति में, सीडब्ल्यूसी किन्हीं बीमायोग्य दावों/जोखिमों, जिनमें परिणामी हानियां शामिल हैं, के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। यही मान्यता निर्यात कार्गो भंडागारों के लिए भी प्रयोज्य होगी।
तथापि, यदि किसी पक्ष द्वारा अग्नि, बाढ़, चक्रवात, चोरी इत्यादि के विरुद्ध कोई बीमा सुरक्षा अपेक्षित हो तो उसकी व्यवस्था लिखित अनुरोध पर सीडब्ल्यूसी, सीएफएस, कंडला द्वारा की जाएगी, जिसके लिए स्टॉकों के प्रति 1000/- रुपए मूल्य के लिए प्रति सप्ताह या उसका भाग के लिए 12.50 रुपए की दर पर यथामूल्य प्रभार लगाया जाएगा।
- (10) खतस्नाक कार्गो कंटेनर/बड़े आकार के/बड़े आयात के कंटेनरों के लिए 25% अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।
- (11) सीडब्ल्यूसी पर आरोप्य कारणों के लिए यदि सीडब्ल्यूसी आयात/निर्यात कंटेनरों का परिदाय/अंतरण करने की स्थिति में न हो तो उस अवधि के लिए भूमि किराया उपार्जित नहीं होगा।

अध्याय-II**कंटेनर/कार्गो प्रहस्तन तथा परिवहन प्रभार**

क्रम सं०	प्रचालनों का विवरण	दर (रुपयों में)
क.	आयात-प्रचालन	
(1)	कंटेनर यार्ड, कंडला पत्तन में सड़क वाहन उपलब्ध कराना तथा कंटेनर की दशा, तालों तथा सीलों के यथेष्ट निरीक्षण तथा अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करने के पश्चात संविदाकार द्वारा उपलब्ध करार गए वाहनों पर कंडला पत्तन न्यास प्रचालकों द्वारा रखे गए भरे हुए कंटेनर अधिग्रहीत करना, उन्हें कंटेनर माल केन्द्र, सीडब्ल्यूसी, कंडला पत्तन में लिफ्ट ऑन सहित अंतरित करना (ऑफलोडिंग/लोडिंग विलंबों या यातायात-संकुलन के कारण रोके जाने के बावजूद कार्यादेश के जारी किए जाने के 24 घंटों के भीतर) (जहां भी/जब भी अपेक्षित हो, सीमाशुल्क एस्कार्ट के अंतर्गत)।	<div>प्रति टीईयू</div> <div>888.25 रुपए</div> <div>प्रति टीईयू</div> <div>1332.40 रुपए</div>

(2)(क)	निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार सीडब्ल्यूसी/सीमाशुल्क/नौवहन एजेंटों के प्रतिनिधियों के पर्यवेक्षणाधीन कंटेनर को खाली करना; कार्गो की मालसूची बनाना तथा उसे आयात भांडागार/खुले यार्ड में भंडारित करना (वरीय रूप से अभियांत्रिक उपकरण के माध्यम से) तथा खाली कंटेनरों को सीएफएस परिसर के भीतर ईसीवाई या किसी अन्य नामनिर्दिष्ट क्षेत्र तक संवाहित करना तथा उन्हें तीन की ऊंचाई तक भंडारित करना (विभिन्न प्रचालनों के बीच समयांतराल के बावजूद)।	<div>प्रति टीईयू</div> <div>731.50 रुपए</div> <div>प्रति टीईयू</div> <div>1097.25 रुपए</div>
(2)(ख)	यार्ड में ढेर लगाए गए भरे हुए कंटेनरों को, जहां आवश्यक हो उतार कर (जिसमें परिसर के भीतर संवहन शामिल हो) खाली करना ताकि सीमाशुल्क जांच सुसाध्य हो सके तथा सीमाशुल्क जांच के पश्चात कार्गो को पुनः उसी कंटेनर अथवा किसी अन्य कंटेनर में भरना अथवा कार्गो/कंटेनर को अभियांत्रिक प्रहस्तन उपकरण की सहायता से/मैन्युअल रूप से सड़क वाहनों पर लादना तथा यथामामला भरे/खाली कंटेनर को एलसीवाई/ईसीवाई अथवा किसी अन्य नामनिर्दिष्ट क्षेत्र में वस्तुसूचीकरण के पश्चात सीमाशुल्क प्राधिकारियों नौवहन लाइन/नौवहन अभिकर्ता/सीएचए/निर्यातक/किसी अन्य अभिरक्षण की उपस्थिति में तथा सीडब्ल्यूसी के पदाधिकारियों के पर्यवेक्षण में ढेर लगाना।	<div>प्रति टीईयू</div> <div>1045.00 रुपए</div> <div>प्रति टीईयू</div> <div>1567.50 रुपए</div>
(3)(क)	ढेरों/खुले यार्ड से संबंधित संख्या में पैकेज लेना तथा उन्हें सीमाशुल्क जांच के लिए नामनिर्दिष्ट स्थान पर लाना (जिसमें पैकेजों को खोलना तथा उन्हें पुनः पैक करना, उपयुक्त स्टैप इत्यादि की या भार तोल, सीलिंग इत्यादि की, जहां भी आवश्यक हो, निःशुल्क व्यवस्था करना शामिल है) तथा उन्हें, यदि आवश्यक हो ढेरों/खुले यार्ड में रखना तथा संपूर्ण संप्रेषण को आयात भांडागार/खुले यार्ड में आयातक/सीएचए द्वारा प्रदान किए गए ट्रकों/वाहनों में लादना।	<div>प्रति क्विंटल</div> <div>4.20 रुपए</div>
3.(ख)	खाद्यान्नों का मैन्युअल प्रहस्तन	<div>प्रति क्विंटल</div> <div>3.15 रुपए</div>
ख. (4)(क)	निर्यात प्रचालन सीएफएस परिसर में प्रयोक्ता/निर्यातक/सीएचए द्वारा व्यवस्था किए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो को उतारना तथा उन्हें यथेष्ट वस्तुसूचीकरण के पश्चात निर्यात यूनिट/भांडागार/खुले यार्ड में उपयुक्त अभियांत्रिक उपकरण या किसी अन्य समुचित माध्यम की सहायता से स्टैक करना।	<div>प्रति क्विंटल</div> <div>4.20 रुपए</div>
(4)(ख)	खाद्यान्नों का मैन्युअल प्रहस्तन	<div>प्रति क्विंटल</div> <div>2.10 रुपए</div>
(5)	रैकों/स्टैकों/खुले स्थान से अपेक्षित संख्या में पैकेज निकालने के लिए श्रमिकों या समुचित उपकरण की व्यवस्था करना तथा उन्हें सीमाशुल्क जांच के लिए लाना (जिसमें पैकेजों को खोलना तथा उन्हें पुनः पैक करना, जहां भी आवश्यक हो, उपयुक्त स्टैप/पैमाने या भार तोल निःशुल्क उपलब्ध कराना) तथा उन्हें, यदि आवश्यक हो, रैक/स्टैक/खुले यार्ड में रखवाना तथा नामित स्टैकों/कार्गो को समेकित करना, नामित खाली कंटेनर को सीएफएस कंटेनर यार्ड से प्राप्त करके अंतरित करना, कंटेनर को निर्यात यूनिट/खुले यार्ड में रखना, उन्हें सीडब्ल्यूसी/सीमाशुल्क/नौवहन लाइन/ एजेंट के पदाधिकारियों के पर्यवेक्षणाधीन उपयुक्त अभियांत्रिक उपकरण के प्रयोग द्वारा या अन्य माध्यमों से भरना, निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करने के पश्चात अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करके कंटेनर को तालाबंद तथा सील करना एवं उन्हें सड़क वाहनों पर लादना।	<div>प्रति टीईयू</div> <div>940.50 रुपए</div> <div>प्रति एफईयू</div> <div>1410.75 रुपए</div>
(6)	लदे हुए कंटेनर को (जहां भी/जब भी आवश्यक हो सीमाशुल्क अभिरक्षा के अंतर्गत) सीएफएस, कंडला पत्तन न्यास, कंडला से कंटेनर यार्ड, कंडला पत्तन न्यास को संवहन करना तथा उसे पत्तन प्राधिकारियों को सौंपना और स्पष्ट 'उपकरण अंतरपरिवर्तन रिपोर्ट' जॉब आर्डर प्राप्ति के 12 घंटों के भीतर अथवा विस्तारित कर ऑफ समय सहित पत्तन कट-ऑफ समय के भीतर, जो भी पहले हो, प्राप्त करना।	<div>प्रति टीईयू</div> <div>836.00 रुपए</div> <div>प्रति एफईयू</div> <div>1254.00 रुपए</div>

(7)	सीएफएस परिसर में सीएचए/निर्यातक/प्रयोक्ता द्वारा उपलब्ध कराए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो को उतारना तथा सीडब्ल्यूसी/सीमाशुल्क/नौवहन लाइन/एजेंट के पदाधिकारियों की उपस्थिति में सीमाशुल्क तथा अन्य औपचारिकताओं को पूरा करने के पश्चात नामित कंटेनर में कार्गो को सीधे भरना, आवश्यक औपचारिकताएं पूर्ण करने के पश्चात तथा निर्धारित प्रक्रियाविधियों का अनुसरण करके कंटेनरों को तालाबंद तथा सील करना तथा भरे हुए कंटेनर को सड़क वाहनों में लाना	<table><tr><td>प्रति टीईयू</td></tr><tr><td>1149.50 रुपए</td></tr></table> <table><tr><td>प्रति एफईयू</td></tr><tr><td>1724.25 रुपए</td></tr></table>	प्रति टीईयू	1149.50 रुपए	प्रति एफईयू	1724.25 रुपए				
प्रति टीईयू										
1149.50 रुपए										
प्रति एफईयू										
1724.25 रुपए										
(ग) (8)	<p>सामान्य प्रचालन</p> <p>सीएफएस कंडला पत्तन न्यास, कंडला से 15 कि०मी० की सड़क दूरी के भीतर कंटेनर यार्ड, कंडला पत्तन न्यास/किसी अन्य सीएफएस/कंटेनर यार्ड में उपयुक्त वाहनों की व्यवस्था करना तथा यथेष्ट निरीक्षण के पश्चात खाली कंटेनरों को अधिग्रहीत करना, उन्हें कंटेनर माल केद्र, सीडब्ल्यूसी, कंडला पत्तन न्यास, कंडला को संवहन करना (उताराई/लदान विलंबों या मार्गस्थ यातायात संकुलन के कारण किसी विलंब के बावजूद जॉब आर्डर की प्राप्ति के 12 घंटों के भीतर)</p> <p>(i) 15 कि.मी. तक</p> <p>(ii) केपीटी से सीएफएस के लिए</p>	<p>(i) 15 कि.मी. तक</p> <table><tr><td>प्रति टीईयू</td></tr><tr><td>836.00 रुपए</td></tr></table> <table><tr><td>प्रति एफईयू</td></tr><tr><td>1254.00 रुपए</td></tr></table> <p>(ii) केपीटी से सीएफएस के लिए</p> <table><tr><td>प्रति टीईयू</td></tr><tr><td>522.50 रुपए</td></tr></table> <table><tr><td>प्रति एफईयू</td></tr><tr><td>783.75 रुपए</td></tr></table>	प्रति टीईयू	836.00 रुपए	प्रति एफईयू	1254.00 रुपए	प्रति टीईयू	522.50 रुपए	प्रति एफईयू	783.75 रुपए
प्रति टीईयू										
836.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
1254.00 रुपए										
प्रति टीईयू										
522.50 रुपए										
प्रति एफईयू										
783.75 रुपए										
(9)	<p>नामनिर्दिष्ट स्थल पर कंटेनर माल केद्र परिसर के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान को खाली/भरे कंटेनर अंतरित करना, जिसमें समुचित प्रहस्तन उपकरण के प्रयोग द्वारा उन्हें तीन की ऊंचाई तक स्टैक करना शामिल है।</p> <p>(i) खाली कंटेनर</p> <p>(ii) भरे हुए कंटेनर</p> <p>टिप्पणी :- प्रयोज्य नहीं है, यदि कंटेनर का अंतरण आगे संचलन/उसके किसी परिदाय के लिए अथवा सामान्य हाउसकीपिंग के लिए कंटेनर की प्राप्ति के लिए अपेक्षित है।</p>	<table><tr><td>प्रति टीईयू</td></tr><tr><td>261.25 रुपए</td></tr></table> <table><tr><td>प्रति एफईयू</td></tr><tr><td>391.90 रुपए</td></tr></table> <table><tr><td>प्रति टीईयू</td></tr><tr><td>470.25 रुपए</td></tr></table> <table><tr><td>प्रति एफईयू</td></tr><tr><td>705.40 रुपए</td></tr></table>	प्रति टीईयू	261.25 रुपए	प्रति एफईयू	391.90 रुपए	प्रति टीईयू	470.25 रुपए	प्रति एफईयू	705.40 रुपए
प्रति टीईयू										
261.25 रुपए										
प्रति एफईयू										
391.90 रुपए										
प्रति टीईयू										
470.25 रुपए										
प्रति एफईयू										
705.40 रुपए										
(10)	<p>कंटेनर माल केद्र, सीडब्ल्यूसी, केपीटी, कंडला में पक्षकारों के सड़क वाहनों में/से कंटेनर लाना/उतारना</p> <p>(i) खाली कंटेनर</p>	<table><tr><td>प्रति टीईयू</td></tr><tr><td>158.75 रुपए</td></tr><tr><td>प्रति एफईयू</td></tr><tr><td>235.15 रुपए</td></tr></table>	प्रति टीईयू	158.75 रुपए	प्रति एफईयू	235.15 रुपए				
प्रति टीईयू										
158.75 रुपए										
प्रति एफईयू										
235.15 रुपए										

	(ii) भरे हुए कंटेनर	प्रति टीईयू 235.15 रुपए
		प्रति एफईयू 352.70 रुपए
(11)	सीएफएस परिसर के भीतर किसी भी अवस्थल से खाली कंटेनरों को धुलाई/सफाई/मरम्मत यार्ड में तथा सीएफएस परिसर में वापस किसी भी अवस्थल में अंतरित करना, जैसा भी निर्धारित हो (धुलाई तथा सफाई संविदाकार द्वारा बिना किसी अतिरिक्त पारिश्रमिक के की जाएगी)।	प्रति टीईयू 627.00 रुपए
		प्रति एफईयू 940.50 रुपए
(12)	सीएफएस परिसर के भीतर एक स्थान से किसी दूसरे स्थान तक कार्गो का संचलन/अंतरण।	प्रति क्विंटल 5.25 रुपए
(13)	सीएफएस परिसर में सीएचए/निर्यातक/प्रयोक्ता द्वारा व्यवस्था किए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो उतारना तथा उपयुक्त अभियांत्रिक उपकरण के प्रयोग द्वारा अथवा अन्य माध्यमों से उसे यथेष्ट वस्तुसूचीकरण के पश्चात निर्यात यूनिट/भांडागार/खुले यार्ड में स्टैक करना, स्टैकों/खुले यार्ड से अपेक्षित संख्या में पैकेज लेने के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करने तथा उन्हें सीमाशुल्क जांच के लिए नामनिर्दिष्ट स्थान पर लाने तथा यदि आवश्यक हो स्टैक/खुले यार्ड में रखने तथा अंशतः/पूर्ण संग्रहण को शट-आउट कार्गो/बैक टू टकरन कार्गो के मामले में निर्यात भांडागार/खुले यार्ड में निर्यातक/सीएचए द्वारा उपलब्ध कराए गए ट्रक/वाहन में लाना।	प्रति क्विंटल 6.30 रुपए
(14)	प्रति व्यक्ति प्रतिदिन यथा निर्धारित नैमित्तिक श्रमिकों की आपूर्ति करना।	न्यूनतम मजदूरी अधिनियम में यथा निर्धारित दर के अनुसार।
(15)	कार्गो के पैलेट बनाने के लिए श्रमिकों तथा समुचित उपकरण की व्यवस्था करना, जिसमें समुचित आकार के पैलेट तैयार करना, स्टैक से कार्गो निकालना तथा उसे पैलेटों पर रखना, फिल्म से आवृत करना तथा आवश्यकता के अनुसार स्टैप करना एवं इस प्रकार तैयार पैलेटों को नामनिर्दिष्ट स्थान पर स्टैक करना शामिल है (पैलेटाइजेशन के लिए आवश्यक अपेक्षित सामग्री की व्यवस्था पक्षकार द्वारा की जाएगी)।	सामग्री की व्यवस्था प्रयोक्ताओं द्वारा की जाएगी प्रति क्विंटल 5.25 रुपए
(16)	खुले कार्गो को बोरे में भरने (जो ग्राहकों द्वारा दिए जाएंगे), बोरे को सिलने, स्टैक करने (जहां भी आवश्यक हो) तथा उन्हें समुचित स्थान पर स्टैक करने के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करना।	प्रति क्विंटल 6.30 रुपए
(17)	ताला लगाने के प्रभार (पक्षकार के अनुरोध पर) अथवा यदि कोई कंटेनर पक्षकार के ताले के बिना पाया जाता है तथा सीडब्ल्यूसी कंटेनर पर अपना स्वयं का ताला लगाता है।	20.90 रुपए टीईयू प्रति दिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 19th July, 2007

No. TAMP/35/2006-CWC (KPT).—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Central Warehousing Corporation for the revision of tariff for services rendered by it at the Container Freight Station in the Kandla Port Trust as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/35/2006-CWC (KPT)****Central Warehousing Corporation****Applicant****ORDER****(Passed on this 28th day of June, 2007)**

This case relates to the proposal dated 7 July 2006 received from Central Warehousing Corporation (CWC) for revision of tariff for the services rendered by it at the Container Freight Station (CFS) in the Kandla Port Trust (KPT).

2.1. The existing tariff at CWC-CFS was approved by the Authority in August 2004 which was valid for two years. The tariff was, accordingly, due for revision in August 2006.

2.2. The CWC had earlier in July 2005 requested for an ahead of schedule revision of its tariff, but, it could not furnish any justifiable reasons to support its request. The CWC was, therefore, advised to formulate appropriate proposal giving projections for 3 years in line with the revised tariff guidelines. Subsequently, when the CWC filed the cost statements, they were not found to be in accordance with the prescribed format. The CWC was again advised to submit a comprehensive proposal alongwith draft proposed Scale of Rates (SOR).

3.1. In this back-drop, the CWC has filed the instant proposal on 7 July 2006 for revision of its tariff in the prescribed cost format. The main points made by the CWC in its proposal are summarised below:

- (i). (a). Income for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 are projected on the basis of the prevailing tariff as approved by the Authority.
- (b). The income from storage charges and ground rent has been restricted to the level of 2007-08 as with the availability of improved infrastructure, change in the Custom laws and business scenario, factory stuffing and de-stuffing of containers is being encouraged by the Customs. Moreover, additional importers and exporters are being awarded star status by the Customs, which will result in decrease in the CFS stuffing and de-stuffing activity.
- (ii). The Market Facilitation (MF) payment in respect of services outsourced is estimated by loading additional liability of 11.26% per annum towards diesel price escalation for the years 2006-07 to 2008-09.
- (iii). The royalty payment to KPT is considered as cost since the agreement with the KPT was signed before 23 July, 2003 viz. on 6 February 2002 when the CWC was the only technically qualified tenderer in the competitive bidding process.
- (iv). The expenses on account of royalty, lease rentals and upfront fee have been projected on the basis of agreement between the CWC and KPT.
- (v). The management and administrative overheads have been projected with 20% annual escalation over the overheads incurred/estimated in the respective previous year to meet the cost towards annual increments, payment of dearness allowance and consequential increase in other allowances.

- (vi). All other expenses have been estimated after providing escalation @ 4.50% per annum as per TAMP guidelines.
- (vii). Depreciation on assets is provided on straight line basis commensurate to the balance period of agreement with the KPT (i.e. 28 years).
- (viii). Additional investment of Rs.914 lakhs is proposed on civil works during 2008-09 when the throughput crosses 1,20,000 TEUs per annum.
- (ix). The actual operating losses for the year 2004-05 and 2005-06 is reported to the tune of Rs.556.55 lakhs and 408.41 lakhs respectively, and the pro-rata losses for the year 2006-07 (for first 7 months) is estimated at Rs.152.60 lakhs. Thus total loss of Rs.634.08 lakhs is proposed to be set-off in the following manner as per tariff guidelines of TAMP:
- (a). 50% of the accumulated losses for the year 2004-05 and 2005-06 and
- (b). 100% of the pro-rata losses for the first seven months of 2006-07 i.e. Rs.152.60 lakhs.

3.2. At the projected traffic of 98,000 TEUs, 1,20,000 TEUs and 1,44,000 TEUs for the years 2006-07 to 2008-09 respectively, the net surplus / deficit position at the existing tariff level as reflected in the cost statements submitted by the CWC is summarised as under:

(Rs. in Lakhs)				
Sr. No.	Particulars	2006-07	2007-08	2008-09
(i).	Income (at existing tariff)	2219.87	2705.56	3403.35
(ii).	(a). Operating Expenditure	1729.80	2148.63	2795.33
	(b). Depreciation	103.42	103.42	141.50
	(c). Overheads	347.99	398.61	458.61
	Sub-total (a) to (c)	2181.21	2650.66	3395.44
(iii).	Operating surplus/deficit	38.66	54.90	7.91
(iv).	Capital Employed	2052.01	2106.91	2011.40
(v).	ROCE	305.29	312.43	300.01
(vi).	Net Surplus/ Deficit	-266.63	-287.63	-292.10
(vii).	Net Surplus/Deficit as % of Income	-12.01%	-9.52%	-8.58%

3.3. The CWC has proposed 23% increase in its existing tariff. Though the CWC has mentioned about setting off the past period losses, it has not made any adjustment in the cost statement in this regard. At the proposed tariff, it has estimated to generate additional revenue of Rs.1590 lakhs for all the three years taken together.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of CWC was forwarded to the Kandla Port Trust and the concerned users / user organisations seeking their comments.

4.2. The comments received from the Kandla Port Trust and various user organisations were forwarded to the CWC as feedback information. The CWC has responded to the comments of the KPT and user/user organisation.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CWC was requested to furnish additional information / clarifications. The CWC has furnished its reply. Subsequently, on scrutiny of the reply furnished by the CWC it was found that there are still some gaps in the information furnished. The CWC were, therefore, requested to clarify few points. The CWC has furnished the requisite information/clarification. A summary of the queries raised by us and clarification furnished by the CWC is tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply furnished by the CWC
1. (i).	Furnish actuals for the nine months upto January 2007 duly certified by the Chartered Accountant and the estimates for the remaining three months. The cost statements may also be modified accordingly to reflect position for this year. Consequent to this modification, the estimates for the subsequent years may be modified, if necessary.	It has furnished the financial statement as on 31 December 2006 for nine months of year 2006-07 duly certified by its Chartered Accountant.

(ii)	The estimates of repairs and maintenance, equipment hire charges (MF payments), management and administration overheads for the year 2007-08 may be justified with reference to the actuals/estimates for the year 2006-07 duly certified by its Chartered Accountant.	It has not furnished any reply to this point.
(iii)	Update the cost statements with the estimates for the year 2009-10	It has updated the cost statements with estimates for the year 2009-10.
2.	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. The present proposal, however, does not indicate anything about the productivity levels to be maintained for various operations/services. This may be included in the proposed Scale of Rates (SOR) and the level so proposed to be adopted may be justified.	The productivity of any CFS is to be monitored in terms of timely service given to the customers. The CFS always catered to the need of users. There were no shut out/ detention of container at Port and it aims to keep the tempo.
3.	Capacity:	
(i).	(a). The designed capacity assessed by the CWC in its initial tariff fixation proposal (letter No. CWC-CD/ II- KANDLA/PORT/2004-05/628 E dated 17.5.2004) was at the level of 60000 TEUs, 90000 TEUs and 120000 TEUs per annum for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively. The capacity of the CFS in the last tariff Order was considered at the level of 79200 TEUs and 96000 TEUs per annum for the years 2004-05 and 2005-06 respectively based on the information furnished by the licensor. As against this, the capacity considered by the CWC in the present proposal is at the level of 51600 TEUs per annum for the years 2004-05 to 2007-08. Explain the reasons for considering the capacity of the CWC -CFS lower than the level considered in the last tariff Order.	(a). Initial proposal by CWC was with the assumption that KPT shall not violate the Article 3.8.1.(ii) of the Licence Agreement which stipulates that licensor shall not permit additional CFS(s) to operate in the Port area unless CWC-CFS attains annual throughput of 1.4 Lakh TEUs. But, the KPT has allowed other CFSs in Port area. More so, after upcoming of Mundra International Container Terminal (MICT), the traffic at KPT has gone down. Therefore, the capacity is considered lower than the level considered in the last tariff Order of TAMP. Moreover, the scrap containers are not allowed to be cleared through CFS because of security risks and KPT is receiving factory stuffed containers directly from shipper which would otherwise be received through CWC-CFS of KPT. The equipment have been provided at CFS as per the criteria stated in the License Agreement between KPT and CWC. The utilisation level have been taken as 100% as it has been able to meet the minimum throughput requirement as per the LA. (It has, not furnished any detailed computation of capacity assessment based on equipment deployed/hired).
	(b). With reference to the reply it was clarified that the designed capacity of the CFS facilities provided by the CWC will not vary with other CFS facility coming up in the port. It was, therefore, again advised to furnish a detailed computation of capacity assessment based on the equipment deployed /facility provided.	(b). It has subsequently clarified that its CFS was created with capacity of 51600 MT per annum since inception. It would like to increase the capacity to 89100 MT per annum during 2008-09. The capacity assessment for each of the years 2004-05 to 2009-10 is stated to be based on the equipment hired / deployed and facilities provided and also taking in to consideration the efficiency / productivity improvement.
	(c). The CWC has submitted that the proposed additional investments of Rs.914 lakhs estimated in the year 2008-09 is likely to reap benefits during the year 2009-2010. In view of this position, please indicate the increase in the capacity, reduction in per unit	(c). There would not be any much reduction in per unit operation cost. However, the impact of generating additional 20% traffic has been considered in the computation. Besides, the stiff competition with private CFS operators in and around Kandla is going to affect its traffic at Kandla Port. Due to investment only the quality / scenario will improve.

	operating cost or additional traffic likely to be generated in the year 2009-10 on account of the proposed addition.																
	(d). The CWC was advised to modify the capacity utilisation level considered at 100% in the cost statement with reference to the actual/projected traffic over the designed capacity (to be assessed) based on the equipment deployed/facilities provided.	(d). The capacity utilisation is considered at 100% based on the equipment deployed and traffic prevailing at Kandla Port based on the fact of guaranteed traffic to be handled by CWC as per the terms of the MOU.															
4.	Traffic:																
(i).	Clause 3.8(ii) of the License Agreement (L.A) stipulates that the licensee shall guarantee a throughput equivalent to 36% of impex trade container traffic handled by the container operator. Please furnish details of actuals / estimates of the impex container traffic declared by the licensor for the period 2004-05 to 2009-10.	The Actual / Revised estimate of IMPEX container traffic declared by the licensor for the year 2004-05 to 2009- 10 is given below:															
		<table><tr><th>Year</th><th>Total container traffic Actuals/Estimates</th></tr><tr><td>2004-05 (Actuals)</td><td>1,80,917</td></tr><tr><td>2005-06 (Actuals)</td><td>1,48,624</td></tr><tr><td>2006-07 (Actuals upto 6 March)</td><td>1,63,127</td></tr><tr><td>2007-08 (Estimates)</td><td>2,92,333</td></tr><tr><td>2008-09 (Estimates)</td><td>3,38,167</td></tr><tr><td>2009-10 (Estimates)</td><td>3,91,167</td></tr></table>	Year	Total container traffic Actuals/Estimates	2004-05 (Actuals)	1,80,917	2005-06 (Actuals)	1,48,624	2006-07 (Actuals upto 6 March)	1,63,127	2007-08 (Estimates)	2,92,333	2008-09 (Estimates)	3,38,167	2009-10 (Estimates)	3,91,167	
Year	Total container traffic Actuals/Estimates																
2004-05 (Actuals)	1,80,917																
2005-06 (Actuals)	1,48,624																
2006-07 (Actuals upto 6 March)	1,63,127																
2007-08 (Estimates)	2,92,333																
2008-09 (Estimates)	3,38,167																
2009-10 (Estimates)	3,91,167																
(ii).	Explain the basis of traffic estimation for the years for the years 2006-07 to 2009-10.	The traffic estimates are based on the conditions of LA, expected general increase of IMPEX traffic considering impact of local conditions in/ around Kandla/Gandhidham.															
5.	Income:																
(i).	(a).The container handling income for the year 2007-08 is estimated to increase by 8% though the throughput is projected to increase by 25% over the respective previous year. Likewise, the container handling income for the year 2008-09 is estimated at the same level of 2007-08 despite projecting 20% growth in the throughput over the estimates of the previous years. Explain the reasons as to why the increase in income estimation does not correspond with the growth projected in the traffic for each of the years 2007-08 and 2008-09.	(a). The handling and transportation operations have been outsourced to a contractor and as per the tender terms, there is a provision for rate escalation on the basis of increase in the rate of fuel after a period of 24 months. As per the formula, the increase comes to 11.26% on the basic rates. Therefore, the estimate of container handling income does not correspond with growth projected in the traffic.															
	(b). With reference to its reply it was pointed out that the impact of escalation factor on the services outsourced has already been considered in the MF payments. This will not have any impact on income estimated on the prevailing tariff level. Our query in this regard was, therefore, reiterated.	(b). The estimation of MF income is based on major operations in import as well as export movements normally carried out at its CFS. The impact of other operations is very less as such the same has been included in the other items of income.															
(ii).	The income estimation from MF receipt takes into account the rates proposed for a few specific services only. For example, the MF receipt in case of a 20' LCL import container destuffed includes rate proposed at Sr.No.1, 2(a) and 10(ii). Likewise, MF receipt rate for direct delivery, carting, stuffing, etc. takes into	It has reiterated that the MF income has been considered for standard operations required to be undertaken for the Customs examination / destuffing of a particular containers. Some operations are undertaken only on the specific instructions of Customs/Users or due to other operational requirements and hence not considered in the income estimation.															

	account the rates mentioned for a few specific items in the SOR. It appears that all the items prescribed in the SOR are not considered while arriving at the income estimation. Please furnish detailed computation of income at the existing tariff level from various other items prescribed in the SOR, which are not included as a part of MF receipt rate for each of the years 2006-07 to 2009-10.	
(iii).	Detailed computation of income from Market Facilitation (MF) receipts furnished in Annex III of the proposal has been computed at the proposed tariff level and not at the existing tariff. Furnish detailed computation of income estimation from MF receipts at the existing tariff level giving reference to the items prescribed in the existing SOR.	It has not furnished detailed computation of income from MF receipts at the existing tariff level.
(iv).	Indicate the average dwell time of cargo/containers for the last two years 2005-06 and 2006-07 and the dwell time considered for the purpose of income estimation.	The average dwell time of import containers / cargo is reported as 7 days for both the years 2005-06 and 2006-07 and for export containers it is 9 hours and 6 hours respectively for the corresponding years. It has further clarified that since the import and export container / cargo are moved out within the free period, the income from this tariff item is almost negligible for most of the containers/ cargo.
(v).	(a). The Annual Accounts for the year 2004-05 and 2005-06 reports income from Doss Charges and Fumigation Charges. The SOR approved by the Authority, however, has not prescribed any separate tariff for these items. Explain under what tariff setting arrangement these charges are being recovered. Also, clarify whether CWC is authorised to offer these services as per the terms of the LA.	(a). It is vested with duty of dis-infection services under the Agricultural Produce (Marketing & Development) Act, 1957 which was later repealed and replaced by Warehousing Corporation Act, 1962. The fumigation of export/imported goods is a legal requirement of foreign countries and as such is not a service. The Central Warehousing Corporation is the Fumigation Agency recognised by the Export Inspection Council of India (Govt. of India). This requirement is to maintain the quality of the product and does not fall under purview of TAMP. More so, this is optional on the part of users and as per the requirement of L/C, it is being provided by the other agencies also.
	(b). With reference to the submissions made by CWC it was requested to forward copy of such authorisation from the Govt. of India approving the tariff to be levied by CWC for offering such services. It was pointed out that the fumigation services offered by the CWC forms part of the services listed under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. The tariff to be levied by Major Ports for offering this service requires the approval of this Authority. Incidentally, this Authority has approved tariff for this specific item in case of one other private terminal in their recent tariff revision proposal. The CWC was, therefore, advised to seek authorisation of this Authority for levy of charges for	(b). The fumigation service rendered by CWC is authorised under Warehousing Act 1962. But, in CFS the users are free to get fumigation services from any authorised agency. As such, the impact of income of this service is very nominal and the same has been considered in other receipt account. The fumigation charges are being levied based on cost of chemical and labour charges. It has reiterated that the fumigation is carried out by various other agencies in its premises in terms of L/C extended by Exporters. As such TAMP cannot control the tariff for this operation.

	the fumigation services rendered to the users. Also furnish the basis of levy of the charge (to be proposed) by CWC and justify the same with reference to the cost of services provided.																							
6.	Expenditure																							
(i).	(a). The Authority is guided by the revised tariff guidelines for the treatment of royalty in the tariff review/revision process. The tariff computation will take into account royalty as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of royalty not being taken into account subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder as per clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines. In this regard, indicate the likely loss if royalty is not considered as cost for tariff fixation purpose.	(a). As per License Agreement (LA), CWC as a licensee has to pay royalty on each loaded container either stuffed or destuffed at CFS as per the prescribed rate at Appendix-7 of the LA. Accordingly, the likely loss per thousand TEUs handled will be as here under:	<table><tr><th>Year</th><th>Rate of Royalty (In Rs per TEU)</th><th>Loss per 1000 TEUs handled (In Rs)</th></tr><tr><td>10/02/04 to 09/02/05</td><td>100.00</td><td>1,00,000/-</td></tr><tr><td>10/02/05 to 09/02/06</td><td>107.50</td><td>1,07,500/-</td></tr><tr><td>10/02/06 to 09/02/07</td><td>115.56</td><td>1,15,560/-</td></tr><tr><td>10/02/07 to 09/02/08</td><td>124.24</td><td>1,24,240/-</td></tr><tr><td>10/02/08 to 09/02/09</td><td>133.55</td><td>1,33,550/-</td></tr><tr><td>10/02/09 to 09/02/10</td><td>143.56</td><td>1,43,560/-</td></tr></table>	Year	Rate of Royalty (In Rs per TEU)	Loss per 1000 TEUs handled (In Rs)	10/02/04 to 09/02/05	100.00	1,00,000/-	10/02/05 to 09/02/06	107.50	1,07,500/-	10/02/06 to 09/02/07	115.56	1,15,560/-	10/02/07 to 09/02/08	124.24	1,24,240/-	10/02/08 to 09/02/09	133.55	1,33,550/-	10/02/09 to 09/02/10	143.56	1,43,560/-
Year	Rate of Royalty (In Rs per TEU)	Loss per 1000 TEUs handled (In Rs)																						
10/02/04 to 09/02/05	100.00	1,00,000/-																						
10/02/05 to 09/02/06	107.50	1,07,500/-																						
10/02/06 to 09/02/07	115.56	1,15,560/-																						
10/02/07 to 09/02/08	124.24	1,24,240/-																						
10/02/08 to 09/02/09	133.55	1,33,550/-																						
10/02/09 to 09/02/10	143.56	1,43,560/-																						
	(b). As per Clause 5.1. of the License Agreement (LA), the licensee is required to pay royalty to licensor at the rate prescribed in the LA on the actual TEUs handled subject to the minimum guaranteed traffic. The numbers of TEUs considered for estimation of royalty in form 3B are found to be different from the actual traffic/projections for the years 2006-07 to 2009-2010. Please indicate the correct position.	(b). As per LA, the royalty is to be paid on actual TEUs handled subject to minimum guaranteed traffic. The estimation of royalty payment on loaded container is given below:	<table><tr><th>Particulars</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>Minimum throughput (TEUs)</td><td>40000</td><td>48000</td><td>57600</td></tr><tr><td>Royalty per TEU (In Rs.)</td><td>115.56</td><td>124.24</td><td>133.55</td></tr><tr><td>Royalty (Rs. in lakhs)</td><td>46.23</td><td>59.63</td><td>76.92</td></tr></table>	Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	Minimum throughput (TEUs)	40000	48000	57600	Royalty per TEU (In Rs.)	115.56	124.24	133.55	Royalty (Rs. in lakhs)	46.23	59.63	76.92					
Particulars	2006-07	2007-08	2008-09																					
Minimum throughput (TEUs)	40000	48000	57600																					
Royalty per TEU (In Rs.)	115.56	124.24	133.55																					
Royalty (Rs. in lakhs)	46.23	59.63	76.92																					
(ii).	(a). From the cost statement it is understood that the estimate made under the head 'equipment hire charges' is in fact towards Market Facilitation (MF) payment. Please confirm this position.	(a). MF payment is the payment to be given to handling and transportation contractor against the services provided by them to CWC at CFS.																						
	(b). Furnish copies of the agreement entered by the CWC with various outsourcing agencies to substantiate the estimates of MF payments for the years 2007-08 to 2009-10. Please indicate break up of the MF payment rate considered in Annexure III of the proposal co-relating it with the rates specified in the outsourcing contracts/agreement entered by CWC.	(b). It has forwarded a copy of the agreement entered with contractors for handling and transportation services offered at its CFS.																						
	(c). The tender for services outsourced forwarded earlier vide letter No.CWC-CD/II-CFS-Kandla Port/05-06 dated 11 November 2005 stipulate that the escalation in the rate shall be considered 24 months from the date of commencement of contract subject to at least 15% increase in HSD price against the price prevailing at the time of commencement of work. In this regard, please furnish a copy of the	(c). It has not furnished any specific reply to this point.																						

	communication, if any, of the contractor requesting to increase the price along with detailed computation of the HSD rate at commencement of the contract and HSD rate after 24 months thereon. Also, forward a copy of the consent letter given by the CWC to the contractors allowing escalation in the rate.	
	(d). The expenditure of MF payment for the year 2008-09 is estimated to increase by 31% as against traffic growth of 20%. Explain the reasons for estimating the MF payment expenditure for the year 2008-09 to increase more than the increase projected in the throughput in the light of the fact that the unit rate of MF payment and also the ratio of container mix is not estimated to change in the year 2008-09 over the estimates of the corresponding previous year.	(d). As per the provisions of tender/contract clause, the first escalation on the basis of increase in fuel rates, shall be applicable after 24 months and second escalation after next 18 months. The CFS was commissioned on February 2004. Accordingly first escalation is due w.e.f. February 2006 and second escalation will be due w.e.f. August 2008. Hence the estimation of increase in expenditure @ 31% is genuine.
	(e). Explain the reasons for estimating escalation in MF payment higher than the maximum limit of 15% prescribed in the tender.	(e). It has not furnished any specific reply to this point.
(iii).	(a). Please furnish the documentary support to substantiate the insurance premium paid for the year 2006-07.	(a). It has furnished a copy of insurance premium paid in respect of insurance of user's stock (It pertains to the stock of CWC CFS located at various places and not exclusively of the Kandla CFS).
	(b). The insurance cost is estimated to increase by 4.5% in the year 2006-07 and 2007-08 over the actuals/estimates of the respective previous years despite the fact that no additions are proposed to the gross block during these years. The insurance cost should in fact reduce since it is computed on the written down value of the asset. The CWC may modify the estimation of insurance cost in the light of our observation.	(b). The insurance cost includes the cost of insurance of its property as well as the stocks of the users. There may be depreciation on the CWC property but, the cost of the insurance on stocks is based on the value of cargo. Since there is an increase in projected traffic, insurance expenditure would obviously increase. Therefore, the estimate of insurance cost need not be modified.
(iv).	Please confirm the depreciation on assets is as per the straight line method with life norms adopted as per the Companies Act or based on life norms prescribed in the LA, whichever is higher.	The depreciation has been provided on straight line method. Depreciation on container yard and warehouses/godowns is provided on remaining agreed lease period, computers at 16.2% electrical / office equipment at 6% and furniture / fixtures at 6.5%.
(v).	The revised tariff guidelines clearly prescribes that the estimation of expenditure must be based on the current movement of Wholesale Price Index (WPI) as announced by the Government of India which is 4.5% for the year 2005-06. In view of this position, the annual escalation of 20% considered in the estimation of management and administration overheads for each of the years 2006-07 to 2008-09 may be justified with detailed computation.	While the payment on account of salaries could be linked to movement of the Wholesale Price Index, the outgo of payment to contractors outsourced, is linked to the escalation in fuel price. Further, repair and maintenance is linked to the initial cost of bringing up the assets and its usual wear and tear.

7.	Capital Employed																					
(i).	(a). Clarify whether the proposed additional investment of Rs. 914 lakhs during the year 2008-09 for civil works is as per the terms of the investment plan envisaged in the LA.	(a). It has confirmed that proposed additional investment of Rs. 914 lakhs is as per the terms of the investment plan envisaged in LA. These proposed investment is for the second phase development, which is likely to be incurred during 2008-09 and the results may be seen during 2009-10.																				
	(b). Appendix 6 of the LA gives details of the investment to be made in the second phase on various equipment/civil works which are, however, not found to have been considered in the estimations. The reasons for variation in the proposed investment vis-à-vis the investment plan envisaged in LA may be explained.	(b). It has not furnished any reply to this point.																				
(ii).	Please indicate increase in the capacity, reduction in the per unit operating cost, or additional traffic likely to be generated on account of the proposed addition.	The holding capacity would remain the same while the turnover is expected to increase because of additional facilities like development of yard and storage area which can be quantified at appropriate time.																				
8.	Reduction in the fixed cost per TEU estimated in Form 6 for the years 2007-08 and 2009-10 may be on account of increase in the throughput estimated in these years over the respective previous years. Please furnish a detailed analysis to establish that the reduction in the fixed cost per TEU is on account of efficiency/productivity improvement.	The reduction in the fixed cost is due to written down value of fixed assets on account of depreciation cost. It has not furnished any analysis to establish that reduction in the fixed cost per TEU is on account of efficiency/productivity improvement.																				
9.	Form 7																					
(i).	(a). The estimates for the years 2004-05 and 2005-06 are not found to be as per the estimates considered in our last tariff Order. Modify the estimates as per our last tariff Order. While doing so, the income estimation may be updated to the extent of reduction ordered in our last tariff Order for a like to like comparison with the actual income. (b). Since the reply furnished by CWC was not found to be satisfactory, it was again advised to modify Form 7 in line with the observation already made earlier.	(a). The initial proposal for tariff fixation was based on the guidelines followed by CWC. The estimates as per its accounting policy and the contents of last tariff Order are incorporated. As per the submissions made by CWC, the net surplus/deficit after return vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order are tabulated below: <table><tr><th colspan="4">Rs. in lakhs</th></tr><tr><th>Year</th><th>Actual net surplus/deficit</th><th>Estimates as per our order (after adjustment of tariff reduction effected in the Order)</th><th>Difference</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>-558.51</td><td>-27.80</td><td>-528.71</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>-363.29</td><td>34.31</td><td>-397.60</td></tr><tr><td>Total</td><td>-921.80</td><td>6.51</td><td>-928.31</td></tr></table>	Rs. in lakhs				Year	Actual net surplus/deficit	Estimates as per our order (after adjustment of tariff reduction effected in the Order)	Difference	2004-05	-558.51	-27.80	-528.71	2005-06	-363.29	34.31	-397.60	Total	-921.80	6.51	-928.31
Rs. in lakhs																						
Year	Actual net surplus/deficit	Estimates as per our order (after adjustment of tariff reduction effected in the Order)	Difference																			
2004-05	-558.51	-27.80	-528.71																			
2005-06	-363.29	34.31	-397.60																			
Total	-921.80	6.51	-928.31																			
(ii).	In line with the then prevailing policy, royalty was not admitted as an item of cost while approving the initial tariff. The CWC has, however, included royalty as item of cost for the past period. As this exercise is for assessment of the past period with reference to actuals, the approach followed in the last tariff Order should be maintained. In the light of this	The Royalty as per Article-5 and Appendix-7 of the LA has been paid to the KPT since inception i.e. w.e.f.10/02/2004 past period. Therefore, the actual royalty payment is to be considered for analysis.																				

	position, exclude the actual royalty payment for analysis of the past period maintaining the position considered during the last tariff Order.	
(iii).	In the tariff Order approved in August 2004, Return on Equity linked to capacity utilisation and Cost of Debt were considered while fixing the tariff. As against this, the CWC has computed Return on Capital Employed (ROCE) for the past period 2004-05 and 2005-06 in Form 7. In the light of the observation made in (ii) above, computation of return may be modified maintaining the position considered in the last tariff Order.	The CWC has proposed to finance all infrastructure facilities at CFS from its own resources. No loan has been taken from any financial institution and hence this observation is not applicable.
10.	Scale of Rates:	
(i).	The consolidated cost statement reflects an average deficit of 9.05% for the years 2007-08 and 2008-09 at the existing tariff level. The reasons for proposing 23% hike in the existing tariff need to be explained in view of this deficit position reflected in the cost statement. Also, explain the reasons for proposing 33% hike in the charges for reefer plug facilities and justify the same with reference to increase in the cost of procurement of power and other related services provided to the category of containers.	There are many components to be considered while computing expenditure viz., operational increase in establishment cost due to increase in salary of staff, increase in electricity and water charges, maintenance and repair of building and other assets and escalation in the rates of the outsourcing contractors.
(ii).	General Terms and Conditions:	
	(a). The general terms and conditions prescribed in the existing SOR need to be included in the proposed SOR. While doing so, the provision relating to the penal rate of interest for delayed payment by users/delayed refund by CWC may be updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India as per clause 2.18.2. of the revised tariff guidelines.	(a). It has not furnished any comments on the observation made by us to incorporate the general terms and conditions of Scale of Rates.
	(b). The following general conditionality may be incorporated in the proposed SOR as per clause 2.15. of the revised tariff guidelines: "Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CWC"	(b). No specific comments furnished.
	(c). Incorporate the following conditionality flowing from the principle prescribed in the revised tariff guidelines that the users should not be made to pay for the delays attributable to the Port; "Storage charges/ground rent on cargo/container shall not accrue for the period when the CWC is not in a position to deliver/shift the cargo/container when requested by the users".	

(iii)	Ground rent and storage charge The first sentence incorporated, in Note No. 4 under storage charge and at Note No. no. 9 under ground rent charge of the proposed SOR, stating that the imported stocks are normally insured from warehouse to warehouse including 60 days transit storage seems to be a general statement and is not found to be relevant in tariff setting process and hence may be deleted.	It has noted the point. It shall ensure that compliance of provisions of Customs Act, 1962 in this regard.
-------	--	--

5.2. In the revised cost statement, the traffic projection of 96,000 TEUs 1,20,000 TEUs and 1,44,000 TEUs for the years 2006-07 to 2008-09 respectively made in the earlier proposal has been scaled down to 60,020 TEUs 72,030 TEUs and 86,440 TEUs for the corresponding years. The CWC was requested to explain the reasons for scaling down the traffic projections with reference to its earlier proposal. The CWC has clarified that the throughput of 60020 TEUs for the year 2006-07 is arrived on the basis of actual container traffic handled upto February 2007 and estimates for March 2007. The traffic projections for the subsequent years are scaled down in the revised cost statement based on actual achievement of 2006-07 and taking into consideration the stiff competition with private CFS operators in and around Kandla.

5.3. A copy of the revised the proposal was forwarded to the KPT with a request to comment on the reasonableness of the revised traffic projections made by the CWC.

5.4. The revised cost statement filed by the CWC reflects the following net surplus / deficit at the existing tariff level after return on capital employed:

Sr. No.	Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
(i)	Number of TEUS	60,020	72,030	86,440	1,03,750
(ii)	Income (at existing tariff)	1116.66	1306.50	1512.16	1794.85
(iii)	(a). Operating Expenditure	850.16	1011.75	1206.24	1441.06
	(b). Depreciation	103.42	103.42	141.50	141.50
	(c). Overheads	347.99	398.61	458.61	499.33
	Sub-total (a) to (c)	1301.57	1513.78	1806.35	2081.35
(iv)	Operating surplus/deficit	-184.91	-207.28	-294.20	-287.04
(v)	Capital Employed	2052.01	2106.91	2011.40	2113.62
(vi)	ROCE (considered at 100% capacity utilization)	305.29	312.43	300.01	475.20
(vii)	Net Surplus/ Deficit	-490.20	-519.71	-594.21	-762.24
(viii)	Net Surplus/Deficit as % of Income	-43.9%	-39.78%	-39.30%	-42.47%

5.5. The CWC has subsequently clarified that the "modification proposed in the provision relating to insurance charge by including the word 'Customs Interest' in the value of stock means Rs. 1000 value of stock for insurance cover is inclusive of assessable value of the Cargo plus Customs Duty, Penalty, etc.

6. The KPT was also requested to furnish some additional information / clarifications. The KPT has not furnished any reply despite reminders. The summary of the queries raised are summarised below:

- (i). Furnish specific comments on the reasonableness of the traffic projections made by the CWC for the years 2006-07 to 2008-09.
- (ii). Clause 3.8.1 of the License Agreement (L.A.) stipulates that the CWC shall guarantee a throughput of 36% of the impex container trade handled by the container terminal operator. For this purpose, impex container trade has to be declared by the KPT. The actual impex container trade handled for the years 2004-05 to 2006-07 (up to 31 December 2006) and estimates for 1 January 2007

to 31 March 2007 may be furnished. Also, furnish the impex container trade declared by the KPT for the years 2007-08 to 2009-10.

- (iii). The capacity of the CWC-CFS in the last Order was considered at the level of 79,200 TEUs and 96,000 TEUs per annum for the years 2004-05 and 2005-06 respectively based on the information furnished by the KPT. As against this, the capacity considered by the CWC in the present proposal is at the level of 51600 MT per annum for the years 2004-05 to 2007-08 and 89100 MT per annum for the year 2008-09. Please furnish specific comments on the reasonableness of the capacity of the CFS assessed by the CWC for the years 2004-05 to 2008-09.
- (iv). (a.) Please clarify whether the proposed additional investment of Rs. 914 lakhs during the year 2008-09 for civil works is as per the terms of the investment plan envisaged in the LA. Also, comment on the reasonableness of the proposed additional investment.
- (b). Increase in the capacity of the CWC -CFS or additional traffic likely to be generated in view of the proposed addition to the gross block may be indicated.
- (v). Confirm whether the estimated lease rentals of Rs.47.85 lakhs, Rs. 50.24 lakhs and Rs. 52.75 lakhs payable by the CWC for the years 2006-07 to 2008-09 are in line with the terms of L.A.
- (vi). As per clause 2.8.1, of the revised tariff guidelines, in case the bid is finalised before 29 July 2003, royalty has to be taken into account in the tariff computation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of royalty not being taken into account, subject to the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. In this regard please furnish detailed analysis of the Net Present Value (NPV) of the bids quoted by the CWC and the next highest bidder while selecting the successful bidder
- (vii). The Annual Accounts of the CWC for the years 2004-05 and 2005-06 reports income from Doss Charges and Fumigation Charges. The SOR approved by the Authority does not prescribe any separate tariff for these items. Confirm whether the CWC is authorised to render this service and collect these charges as per the terms of L.A.

7. A joint hearing in this case was held on 13 March 2007 at the KPT premises. At the joint hearing, the CWC, KPT and the user organisations made their submissions.

8.1. At the joint hearing, many of the users association had raised issue relating to the quality of services provided at the CWC -CFS. The KPT also endorsed this position. The KPT had also pointed out issues relating to Custom examination, availability of round-the-clock service, etc, which are directly related to enforcing the provisions of the License Agreement. As decided in the joint hearing, KPT was advised to take appropriate action on these issues and furnish its report by 3 April 2007.

8.2. The KPT has made the following submissions:

- (i). A number of joint meetings have been held between CWC, KPT and port users to resolve the difficulties faced by the port users. Even a Joint Committee constituted, as per the Licence Agreement, has met in past to resolve impediments followed by visit of KPT senior officials to CWC office to amicably resolve the issues causing impediments for improving the growth of container traffic at Kandla. Though the CWC committed to revert back on the issue, there is no response so far from CWC in this regard. The KPT has also expressed displeasure on substandard and inefficient way of working of CWC-CFS.

- (ii). As far as the monopoly of CWC-CFS is concerned, the KPT endorses that CWC has the advantages of being virtually attached to Kandla Port enjoying the locational benefit. The matter has also been taken up with the Ministry of Commerce in December 2006 to resolve the issue regarding monopoly in accordance with the Licence Agreement. It does not agree with CWC's contention that they are not in monopolistic position. Further, other CFS's mentioned by CWC are far away from port ranging from 8 to 15 KMs resulting in significant increase in cost and thereby making the CWC-CFS in the monopolistic position to that extent.

9.1. The revised guidelines stipulated that in those BOT cases where bidding process was finalised before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty payment as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty payment not being taken into account, subject to the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. To our query about treatment of entire royalty payment, the CWC has stated that in the competition bidding, the CWC was the only technically qualified tenderer and has, therefore, sought the entire royalty payment as pass through in the tariff revision process.

9.2. Since clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines does not cover the situation where there is only a single technically qualified bidder and no other bid is available for comparison, this Authority requested the Ministry to advise in the matter of treating of the royalty payable by CWC to KPT as a cost for tariff fixation. The response from the Ministry is still awaited. We have subsequently informed Ministry that since this case is matured for final consideration and in the absence of any specific direction about treatment of royalty in this case, it is found appropriate not to admit royalty as pass through while fixing tariff in CWC case when there is no second bid available for comparison. The Ministry was requested to convey its views if it holds a difference view. We have not received any response/views of the Ministry in this regard.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11.1. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The initial Scale of Rates of Central Warehousing Corporation (CWC) for the CFS operations carried out at the Kandla Port Trust was fixed in August 2004. Following the (then) prevailing practice, the validity period of the Scale of Rates was prescribed for two years and accordingly the tariff at CWC fell due for review in August 2006. The CWC filed a proposal in July 2006 for a general increase of 23% in its Scale of Rates.

The cost statement filed by the CWC in its initial proposal reflected an average revenue deficit position of 10.04% for the years 2006-07 to 2008-09 at the existing tariff level. It has subsequently on 16 April 2007 filed revised cost statements modifying the traffic and incomes estimates for the years 2006-07 to 2009-10 which reflected an average deficit of 40.5% for the relevant three years. The revised cost statement filed by the CWC and the actuals reported for nine months from April to December 2006 and estimates for January to March 2007 duly certified by its Chartered Accountant is considered in the analysis for review of the existing tariff of the operator.

- (ii). The CWC has not updated the income and the expenditure for the year 2006-07 with reference to actuals/estimates duly certified by the Chartered Accountant for this year. Whilst the income estimation in the revised cost statement is found to be marginally lower than the figures certified by its Chartered Accountant for the year 2006-07, the estimates of expenditure are found to be significantly on the higher side.

The actual/estimates certified by its Chartered Account for the year 2006-07 in respect of repairs and maintenance cost, MF payments, management and administration overheads pertaining to the salary and wage cost, general overheads, etc., are found to be lower than actuals for the year 2005-06 reported in its Annual Accounts. The CWC has not explained the reasons why these expenditure are lower than 2005-06 actuals despite a specific request. The financial position duly certified by the Chartered Accountant of CWC for the year 2006-07 is relied upon for the purpose of this analysis. The lease rentals payable to the KPT is, however, escalated by 5% over the actuals reported in 2005-06 in view of a specific provision in the terms of the LA. The depreciation for the year 2006-07 is found to be marginally higher than 2005-06 actuals though no addition is proposed to the gross block in this year. The depreciation for the year 2006-07 is considered at the level reported in 2005-06 Annual Accounts.

- (iii). The License Agreement entered between the CWC and the KPT stipulates that Minimum Guaranteed Throughput (MGT) shall be equivalent to the 36% of the IMPEX container traffic handled by the container terminal operator which is to be declared by the Licensor, the KPT. Based on the container traffic reported by the KPT to CWC for the years 2004-05 (180917 TEUs), 2005-06 (148624 TEUs) and 2006-07 (163127 TEUs upto 6 March 2007), the MGT works out to 65130 TEUs, 53505 TEUs, and 58725 TEUs for the years 2004-05 to 2006-07.

The actual traffic handled by CWC at its CFS for the years 2004-05 is reported at 22741 TEUs (for seven months of operation) which is lower than the MGT level after pro-rata adjustment. The actual traffic handled by CWC for the years 2005-06 and 2006-07 at 68987 TEUs and 60020 TEUs are higher than the MGT.

It is relevant to mention here that the traffic was estimated at 96000 TEUs, 120000 TEUs and 144000 TEUs for the years 2006-07 to 2008-09 respectively in its initial proposal of July 2006. Subsequently, in the revised cost statement, the traffic projections for the year 2006-07 have been modified and reduced to 60,020 TEUs based on the actual traffic handled upto February 2007 and estimates for March 2007. The decline in the traffic over the actuals of 2005-06 is explained by the CWC as the result of permission granted by the KPT for operation of other private CFS facilities and also the traffic increase at Mundra International Container Terminal.

It has recasted the traffic for the subsequent years 2007-08 to 2009-10 at 72030 TEUs, 86440 TEUs and 103750 TEUs projecting 20% growth per annum over the actuals/ estimates of the corresponding previous years in its revised proposal.

The LA specifies that the licensor shall not permit construction and operation of other CFS till the traffic of the CWC CFS reaches 1.40 lakhs TEUs per annum. The KPT has clarified that it has abided by the terms of the LA and not granted permission to other CFS to operate in their premises. The permission is granted by the Ministry of Commerce for creation of CFS facilities in the neighbourhood. The KPT is of the view that the CWC-CFS is virtually attached to Kandla Port and enjoys the locational benefit since the other CFSs are far away from Port in the range of from 8 to 15 kms. and to that extent the CWC CFS enjoys an advantage over the other CFSs.

Though the KPT has not furnished any specific comments on the reasonableness of the traffic projections made by the CWC, it has indicated the container throughput likely to be handled by the private operator ABG Kandla Container Terminal Limited for the years 2007-08 to 2009-10 at 292333 TEUs, 338167 TEUs and 391167 TEUs. Accordingly, the MGT at 36% of the throughput declared by the KPT works out to 105240 TEUs, 121740 TEUs and 140820 TEUs for the years 2007-08 to 2009-10 respectively. The revised traffic estimated by the CWC is found to be significantly lower than the MGT based on the container traffic declared by the KPT.

Both the KPT and the users have made serious observation on the service standard offered by the CWC. It is relevant to mention that both the licensor and the licensee have agreed that the minimum throughput to be handled by the CWC shall be 36% of the container traffic declared by the KPT. It may be, therefore, reasonable to expect that the CWC should gear up to handle traffic atleast at the level of MGT.

The traffic projections made by the CWC and the Minimum Guaranteed Throughput, as per LA, based on the container traffic declared by the KPT is tabulated below:

Particulars	Traffic in TEUs		
	2007-08	2008-09	2009-10
Traffic considered based on the CWC projections	72030	86440	103750
Minimum Guaranteed Throughput at 36% on the container traffic declared by the KPT.	105240	121740	140820

For the purpose of this analysis, the traffic projections estimated by the CWC for the years 2007-08 to 2009-10 based on the actual position reported for the year 2006-07 is considered in the analysis. At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the operator due to wrong estimation, such advantage will be fully adjusted in the tariff to be fixed then.

Actual traffic handled by the CWC for the years 2004-05 and 2005-06 vis-a-vis the estimates considered in the last tariff Order is reviewed in the subsequent analysis.

- (iv) (a). The income estimated by the CWC for the year 2006-07 is found to be marginally lower than the actual/ estimates certified by the Chartered Accountant. The income for the year 2006-07 is updated with the actuals/ estimates certified by its Chartered Accountant. The income estimation for the subsequent years is also adjusted to the extent of volume growth considered by the CWC taking the actuals / estimates for the year 2006-07 as the base figure.
- (b). The cargo handling income in the cost statement pertains to income from some of the main services like delivery, loading/ unloading, stuffing, etc., which are outsourced to the various contractors.

The CWC has not furnished detailed computation of this income at the existing tariff level. The income estimation at the existing level, however, corresponds with the growth projected in the container traffic for the years 2007-08 to 2009-10. The per TEU income for the years 2007-08 to 2009-10 is in the range of Rs. 1400 per TEU which more or less matches with the per TEU income of the previous two years, 2005-06 and 2006-07. The cargo handling income estimated by the CWC is relied upon and considered in this analysis subject to updating it with reference to 2006-07 actuals / estimates certified by the Chartered Accountant.

- (c). Apart from main services considered by the CWC in the computation of cargo handling income, the SOR approved by this Authority prescribes tariff for various other services. The income from these other services is estimated to increase by 14% in the year 2007-08 over the actuals/ estimates of the previous year and by 5% per annum for the subsequent two years.

The CWC has not furnished any detailed break-up of income likely to accrue from the miscellaneous services on the grounds that the other services prescribed in the SOR are not mandatory in nature and are offered only at the request of the users. Income from miscellaneous services is not significantly high, as it appears from the actual position reported for the previous two years. The income from miscellaneous services estimated by the CWC is, therefore considered subject to updating it with reference to 2006-07 actuals / estimates.

- (d). The CWC has estimated the storage income for the year 2007-08 to increase by 8% over the estimates of the previous year. The estimate for the year 2007-08 is updated with reference to the actual/ estimated storage income for the year 2006-07.

The income for the year 2008-09 from this source is estimated to remain at the same level of 2007-08 on the grounds that availability of improved infrastructure, change in the Custom laws and business scenario and factory stuffing and de-stuffing of containers encouraged by the Customs is likely to reduce the stuffing and de-stuffing activity at its CFS.

It is relevant to mention that storage income for the years 2007-08 and 2008-09 are estimated to increase by 8% and 15% respectively over the estimates of the previous year. The actuals for the year 2006-07 also show around 10% increase in storage income despite 13% reduction in the traffic over the previous year.

Based on the actual position for the past two years and estimates for the years 2007-08 and 2009-10, it is difficult to accept the argument of the CWC that the storage income will remain static in one particular year i.e 2008-09 despite the CFS having adequate capacity and the volume is projected to increase by 20%.

That being so, the storage income for the year 2008-09 is modified considering an increase of 8%, as assumed by CWC, over the relevant estimate of the previous year. Consequently, the storage income for the year 2009-10 is also modified considering 8% increase over the estimates of the relevant previous year.

It is relevant to mention that estimation of storage income by adopting the percentage increase over the base figure indicates a drop in the average realisation per TEU. The actual average realisation for the years 2005-06 and 2006-07 which is reported at Rs. 360 per TEU and estimated average realisation of Rs. 367 per TEU in the year 2007-08 scales down to Rs. 330 per TEU in the year 2008-09 and Rs 297 per TEU in year 2009-10 as per the modified estimates. This gives rise to a doubt about the accuracy of the estimation of storage income.

In the absence of any analysis furnished by the CWC for estimating the income from this tariff item, the storage income estimated based on the percentage increase over the previous year is considered in the cost statement.

- (e). Subject to the above modification, the estimated operating income furnished by the CWC is considered for the purpose of this analysis. At the time of next review, if it is found that the actual income varies widely from the estimates furnished, the additional accrual will be fully set off against the future tariff revision.
- (v). The actuals / estimates for the year 2006-07 under the head Market Facilitation (MF) payments made to contractors for the services outsourced is Rs. 644.51

lakhs. The estimate of this item of cost for the year 2007-08 has been made with an escalation of 12% over the actuals for the previous year with necessary adjustment for the 20% growth in volume. For the subsequent two years 2008-09 and 2009-10, the estimates capture volume growth alone without any effect of price inflation.

The CWC has clarified that as per the provisions of tender/contract entered with the contractors on February 2004, escalation in rates has to be allowed by the CWC based on the increase in the base rate of High Speed Diesel (HSD) two years after the commencement of the contract and second escalation is to be allowed 18 months thereafter. Accordingly, the first escalation in the MF rates is reported to be overdue from February 2006 and second escalation will become due from August 2008. The CWC has argued that whilst the escalation in the salary and wage cost can be linked to the WPI, the outgo of payment to contractors needs to be treated separately since it depends on the increase in the price of fuel.

The CWC has not substantiated the escalation considered in this item with any documentary support of increase granted to its contractors. It has only forwarded a copy of the contract last granted to the contractor in February 2004. In any case, this Authority cannot be required to be bound by the provisions of contracts entered by an operator.

This Authority is guided by the revised tariff guidelines for fixation of tariff which stipulates that the expenditure is to be estimated based on the current WPI (for all commodities) and adjusted for traffic growth. With reference to the argument of the CWC that escalation in the fuel price should be treated separately, it has to be recognised that WPI for all commodities is a weighted average index which captures the price movement in different identified groups which also includes fuel. It is not that all groups in the basket of WPI had suffered the same quantum of escalation. It is, therefore, not found necessary to allow escalation in the MF payment beyond the current permissible annual escalation rate of 5.4% per annum for each of the years under consideration besides suitable adjustment for the estimated increase in volumes.

- (vi). The repairs and maintenance cost for the year 2006-07 is reported at Rs.2.56 lakhs based on the actuals for the first nine months upto December 2006 and estimates for the three months duly certified by its Chartered Accountant. The estimation of repairs and maintenance cost for the year 2007-08 at Rs.19.73 lakhs seems to be high in comparison to the actuals reported for the years 2004-06 and 2006-07. The CWC has not justified the reasons for steep hike in the estimation of the repairs and maintenance cost for the years 2007-08 with reference to the actuals for the year 2006-07. It is relevant here to note here that most of the basic services are outsourced by CWC. The Annual Accounts for the years 2004-05 and 2005-06 do not report any investment on container handling equipment except civil works. Obviously, the maintenance of the equipment will be the responsibility of the concerned owners who are contracted to provide services to CWC.

In view of this position and also in the absence of any justification from the CWC for the steep hike in the estimated repairs and maintenance cost for the year 2007-08, the actuals/ estimate of 2006-07 is taken as the base and escalated by 5.4% per annum.

No addition is proposed to the gross block of assets except Rs. 914.00 lakhs proposed to be added to the civil works in the year 2008-09 which is likely to reap benefit from 2009-10 onwards. The repairs and maintenance cost is estimated to increase by 4.5% to 5% for the 2008-09 and 2009-10 by the CWC based on the WPI prevailing at the time of filing its proposal.

The annual escalation in the repairs and maintenance cost for the years 2008-09 and 2009-10 on the existing assets is updated with the prevailing WPI of 5.4%. The repairs and maintenance cost on the additions proposed to the civil works available for use in 2009-10 is estimated at 0.10% of the relevant capital cost based on the actual repairs and maintenance cost on the civil works obtained for the past two years.

- (vii). As already mentioned earlier, lease rental payable by the CWC to the KPT certified by its Chartered Accountant for the year 2006-07 is found to be marginally higher than 5% annual escalation prescribed in the terms of the LA. The lease rentals for the year 2006-07 is modified applying 5% annual escalation in view of specific provision in the LA.

The estimates for the subsequent years 2007-08 to 2009-10 are escalated by 5% per annum over the estimates of the previous year as per the terms of the LA and hence is accepted.

- (viii). The insurance cost is estimated to escalate by 4.5% per annum for the years 2007-08 and 2008-09 and by 5% for the year 2009-10 over the estimates of the corresponding previous years.

As already stated earlier, the CWC has not proposed any addition to its gross block of assets except Rs. 914 lakhs in the year 2008-09. To our query to justify the annual escalation in the insurance cost, the CWC has clarified that the estimation includes insurance cost on its assets as well as insurance on stocks based on the value of cargo. Documents furnished by the CWC confirm that insurance cover is taken on stocks but it pertains to stocks stored in warehouses situated at various locations. Hence, the position exclusively for Kandla CFS is not available to assess the reasonableness of the cost. In any case, it is clear that the CWC takes insurance on stock based on the value of cargo at the request of the user.

Since traffic is projected to increase, insurance expenditure would also obviously increase, though the insurance cost on the written down value of the assets will show a decline. Based on the clarification furnished by the CWC, annual escalation of 4.5% estimated by the CWC for the year 2007-08 is accepted and applied on the on actuals/ estimates reported for the year 2006-07.

On the same analogy, the escalation @ 4.5% for the year 2008-09 and a slightly higher rate of 5% for the year 2009-10 recognising the additional investment proposed to the civil works is considered as estimated by the CWC.

- (ix). One-time upfront fees of Rs.2.80 crores and lease premium of Rs.39.22 lakhs paid to the KPT as per terms of the LA has been apportioned over the lease period in line with the treatment given in the initial tariff fixation process and the general policy followed at the other private terminals. The Annual Accounts for the year 2005-06 also confirms this position. The preliminary expense to the extent not written off is added to the capital employed at the end of each of the years for computation of return.

- (x). The management and administration overhead and the general overhead for the year 2006-07 is estimated at Rs. 215.96 lakhs and Rs. 66.67 lakhs respectively in its cost statement. The actuals certified by the Chartered Accountant for the year 2006-07 are at the level of Rs. 142.01 lakhs and Rs.39.44 lakhs respectively which is found to be significantly lower than its estimates.

On further analysis it is found that the actual management and administration overhead general overheads for the year 2006-07 is lower than the actuals reported in the previous year 2005-06. The CWC has not explained any reasons

for decline in the expenditure under these two heads in the year 2006-07 over the 2005-06 actuals.

In the absence of any specific explanation from the CWC in this regard, the actuals certified by the Chartered Accountant for the year 2006-07 is taken as the base as done for other items for estimating the expenditure for the subsequent years.

The CWC has estimated the management and general overhead and the contribution to the provident fund to escalate by 20% per annum for the years 2007-08 to 2009-10 to meet the cost towards annual increments, payment of dearness allowance and consequential increase in other allowances.

The Annual Accounts for the past two years indicate that the management overheads pertain to the salaries and the wage component of the employees deployed by the CWC. It is noteworthy that no increase in the staff strength is reported for the years 2007-08 to 2009-10 over the previous year. Further, general overhead and management overhead expenditure are generally fixed in nature and may not vary with the general traffic growth. The annual escalation in the management and general overhead and the contribution to the provident fund is restricted to current annual escalation of 5.4% for the years 2007-08 to 2009-10 taking the actual 2006-07 figures as the base.

The actuals of 'other expenses' for the year 2006-07 is reported to be marginally higher than the estimates considered by the CWC. The actuals for the years 2006-07 is taken as the base and the escalation factor of 5.4% per annum is applied to arrive at the estimates for the years 2007-08 to 2009-10.

- (xi).
- (a). Revenue share payable by CWC to KPT was not allowed earlier as a pass through in line with the principle followed by this Authority prior to the issue of the tariff guidelines by the Government.
 - (b). As per the revised guidelines for tariff fixation, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder.
 - (c). The L.A. was signed by the CWC in February 2002. The KPT has not intimated about the rate, if any, quoted by the second highest bidder. The CWC has clarified that in the competition bidding, it was the only technically qualified tenderer. Since there is no second bid available for comparison, it has sought pass through of the entire royalty payable to the KPT on the Minimum Guaranteed Throughput envisaged in its proposal.
 - (d). The revised tariff guidelines do not cover the situation where there is single technically qualified bidder and no other bid is available for comparison. Therefore, the Government has been requested to advise in the matter of treating revenue share/royalty in such cases as cost for tariff fixation. The decision of the Government in this regard is yet to be conveyed to this Authority.
 - (e). In the absence of any specific direction from the Government about the treatment of royalty in instant case where no other bid is available for comparison, the royalty payable by CWC is not allowed as pass through. If any decision contrary to this position is received from the Government, this Authority is inclined to review the tariff of the CWC to correctly reflect the decision of the Government.

- (xii). The KPT has stated that the depreciation on assets has been incorrectly computed on straight line basis commensurate with the balance period of agreement. It has argued that depreciation must be considered on the actual life of assets. The submission made by the KPT is not found to be in line with revised tariff guidelines. Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines requires computation of depreciation on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act or based on life norms prescribed in the Concession Agreement, whichever is higher. The CWC has confirmed that the depreciation is computed in line with the revised tariff guidelines. The estimation of depreciation by the CWC is considered in this analysis with a modification in respect of the additions proposed to the civil works as explained in the subsequent analysis.

- (xiii). (a). The gross block of assets and net fixed assets for the financial year 2005-06 are reported at Rs. 26.75 crores and Rs. 24.70 crores respectively excluding the un-amortised preliminary expense and upfront fee.

As per the terms of the LA, the CWC has to invest Rs. 16.73 crores on civil works towards construction of godown, container yard, ground treatment, etc., and Rs. 2.36 crores on some handling equipment in second phase when it reaches 5000 TEUs per month and the investment must be completed by the time the CFS reaches 8000 TEUs per month.

The CWC has crossed the throughput of 5000 TEUs per month in the year 2005-06. It has not reported any significant investment in the year 2005-06 on equipment / civil work nor has it proposed any addition to the gross block of assets in the years 2006-07 and 2007-08 except Rs. 9.14 crores is proposed to be spent on civil works in the year 2008-09. The KPT has not furnished any comments on the investment proposed by the CWC. The CWC has made a general statement that the investment proposed in 2008-09 is for the development in the second phase as per the terms of the LA.

The CWC does not anticipate any significant increase in the traffic except the general trend of 20% growth nor does it expect any reduction in the per unit cost on account of the proposed investment. The CWC has claimed that the proposed investment is mainly to increase the capacity of its CFS from 51600 tonnes per annum to 89100 tonnes per annum.

Since the proposed capital expenditure is reportedly to increase the capacity as required by the Licence Agreement and also recognising that there has been no pointed objection from the licensor, the proposed investment of Rs. 9.14 crores estimated by the CWC is considered in this tariff review.

The CWC has confirmed that the investment made in the civil works in the year 2008-09 will be available for the benefit of users only from 2009-10. In view of this explanation, additional investment is considered in the year 2009-10 for the purpose of this analysis. Accordingly, the estimates of depreciation, repairs and maintenance and insurance cost are modified to that extent.

- (b). The cumulative depreciation considered in the computation of net block does not match with the depreciation reported in the Annual Accounts for the years 2004-05 and 2005-06. The depreciation and the net block as reported in the Annual Accounts are considered as the base for estimating the net block and depreciation for the subsequent years. The un-amortised portion of upfront fee and preliminary expense at the end of each financial year is considered in the estimation of capital employed.

(c). The working capital estimated by the CWC is negative. For the purpose of this analysis, it is considered nil for the years under consideration as done in the case of other major ports/ private terminals under similar circumstances.

(xiv). (a). During the initial tariff fixation the CWC had estimated the designed capacity of CFS at 60,000 TEUs per annum in phase I (2004-05), 96,000 TEUs per annum in 2005-06 and 1,20,000 TEUs per annum in second phase (2006-07). Neither the CWC, nor the KPT, had furnished the designed capacity of the CFS based on the facilities created, equipment deployed / hired and the productivity levels achievable despite specific request.

In the absence of the requisite information of capacity assessment, the capacity of the CFS was considered at the level of 79200 TEUs and 90000 TEUs per annum for the years 2004-05 and 2005-06 respectively based on the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) indicated by the licensor even though it is obvious that the designed capacity should ordinarily be more than the MGT.

(b) The capacity of the CFS in the present proposal is reported to be 51600 metric tonnes per annum for the years 2004-05 to 2007-08. The basis and reasons for restating the capacity from TEUs to metric tonnes is not furnished. The capacity of the CFS is estimated to increase to 89100 metric tonnes in 2008-09 in view of the proposed investment in the civil works.

The CWC has clarified the permission granted by the KPT to other CFSs in Port area and more over up-coming of Mundra International Container Terminal has resulted in decline in the container traffic at KPT. In view of this, the capacity is considered lower than the level considered in the last tariff Order.

Be that as it may, it has to be recognised that the designed capacity depends on the physical facilities available and productivity levels achievable/desired. The CWC appears to have mixed up designed capacity with actual utilisation. As mentioned earlier, designed capacity of the CFS is neither made available by CWC nor KPT.

In the absence of correct assessment of the capacity furnished, the capacity of the CFS for the year 2006-07 is taken at 1,20,000 TEUs per annum based on the indications given by the CWC in its initial tariff proposal. Incidentally, a similar CFS facility developed by a private operator in the Jawaharlal Nehru Port Trust has assessed the capacity of its CFS at 1,20,000 TEUs per annum.

The additional civil works proposed to be available to users in 2009-10 is likely to increase the capacity of the CFS. But in the absence of availability of the additional capacity assessment in TEUs, the capacity taken at the MGT level of 1,40,820 TEUs per annum based on the container traffic of 3,91,167 TEUs declared by the KPT for this year.

(c). The capacity utilisation for the throughput projected works out to be 60%, 72% and 74% for the years 2007-08 to 2009-10. As per the revised tariff guidelines, full return on capital employed is allowed, while conceding that this approach may be in favour of the operator since the designed capacity recognised for this purpose has no scientific basis.

Since the capacity utilisation is to the extent of 50% only in the year 2006-07, ROCE linked to capacity utilisation of 50% is allowed as per the revised tariff guidelines.

- (d). The return on capital employed is allowed @ 15% for the years 2006-07 based on the rate of return then adopted as per the revised tariff guidelines. From the year 2007-08 onwards, the rate of return is allowed @16% per annum based on the updated values of the key parameters prescribed in the revised tariff guidelines.
- (xv). During the initial tariff fixation of CWC in August 2004, the estimated cost position for the years 2004-05 and 2005-06 were relied upon. The income estimation at the tariff and the throughput projected by the CWC were considered. Based on the revenue surplus position of 4.8% reflected by the cost statement, this Authority had ordered 5% reduction in the proposed tariff. The CWC has reported to have commenced the operations from September 2004.

Clause 2.13 of the revised tariff guidelines requires a review the actual physical and financial performance of the major port / private operators at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The analysis of the actuals for the past period 2004-05 and 2005-06 with reference to the estimates considered in our tariff Order furnished by the CWC is found to contain some gap which is modified in respect of the following:

- (a). During the last tariff Order, the traffic and the income estimated by the CWC was relied upon and considered in the analysis. The income estimated in the last tariff Order is reduced by 5% to the extent of reduction effected in our Order for the years 2004-05 and 2005-06 for a like to like comparison. It is also adjusted for the differential tariff for 20' and 40' containers prescribed in the SOR of CWC.
- For the purpose of a like to like comparison with the actuals, the net surplus/ deficit position for the year 2004-05 estimated in our initial tariff Order is considered for seven months being the period of its operation.
- (b). Royalty payable to KPT was not admitted as cost during the last tariff fixation in line with the principles then followed by this Authority prior to the issue of the revised tariff guidelines. As this exercise is for assessment of the past period with reference to actuals, the approach followed in the last tariff Order is maintained for assessment of actual performance.
- (c). In the last tariff Order, 20% return on equity linked to capacity utilisation was allowed on 50% of the investment projected by the CWC. The balance 50% of the investment was allowed return @ 11% as applied for borrowed funds, in line with the normative debt : equity ratio of 1:1 followed then.

As against this, the CWC has considered 15% return on its capital employed on the grounds that all infrastructure facilities at CFS are funded from its own resources and that no loan is taken from any financial institution as reported in its Annual accounts.

It is, however, relevant to mention here that this exercise is for assessment of the past period performance with reference to actuals, hence the approach followed in the last tariff Order should be maintained. Even during the last tariff revision, the CWC had claimed the 20% return on the entire investment on the grounds that project is entirely funded by its own funds. It was held by this Authority that maximum permissible

return on equity is subject to capacity utilisation and observance of debt equity ratio of 1:1. 20% return linked to capacity utilisation on 50% of the investment and on the balance investment return @11% was allowed in the last tariff Order.

The same approach is followed for assessment of actuals for the years 2004-05 and 2005-06. In any case, this works out to be more beneficial to the CWC as against considering ROCE of 15% for these two years.

Since the working capital comes out to be negative, it is considered as nil. The net fixed assets and the un-amortised portion of the preliminary expense and the upfront fee reported in the respective Annual Accounts are considered in the computation of capital employed for the purpose of allowing return.

(xvi). The performance of CWC during the years 2004-05 to 2006-07 is discussed below:

- (a). The net deficit position for the year 2004-05 based on the actuals is Rs. 469.60 lakhs as against the estimated deficit of Rs. 33.97 lakhs as per the last tariff Order after pro-rata adjustment of the estimates for seven months. The variation in deficit position reflected in this year are mainly attributable to the reduction in actual traffic which is reported at 22741 TEUs as against 35000 TEUs estimated in the initial tariff Order. The actual traffic handled by CWC is 35% lower than the estimates considered in the last tariff Order and the income is Rs. 400 lakhs i.e 50% lower than the income estimation considered in the last Order. The actual total expenses is in fact 7% less than the level estimated in the initial tariff Order. There is no significant variation in the capital employed position.
- (b). In the year 2005-06, the actual traffic handled is 68987 TEUs as against the estimated volume of 96000 TEUs in the last tariff Order. The actual income is Rs. 965 lakhs lower than the estimates considered in the last tariff Order which is mainly due to lower traffic. The traffic and income are found to be 28% and 44% lower than the estimates considered in the last tariff Order. On the other hand, the actual total expense are almost 22% lower than the level estimated in the last tariff Order.

The return on investment (both on equity and cost of debt) is found to be Rs. 254.68 lakhs lower than the return allowed in the last tariff Order. This is on account of two reasons - lower capacity utilisation and the actual investment level lower than the level estimated in the initial tariff Order. To summarise, the net deficit is Rs.369.48 lakhs as against deficit of Rs. 14.38 lakhs (after adjustment) estimated in the last tariff Order.

It is significant to note that even the container traffic of the KPT had declined in this year by 17%. The actual traffic handled by the CWC is higher than the MGT based on the actual throughput declared by the KPT.

- (c). The CWC continued to operate the terminal for the year 2006-07 at the rate approved in August 2004. Since the year 2006-07 is already over, the financial position for the year 2006-07 is also considered with the past analysis. The MGT based on the throughput declared by the KPT is 58725 TEUs against which the CWC has handled 60020 TEUs.

Since no estimates for the years 2006-07 are available for the purpose of comparison, the actuals upto December 2006 and estimates for January to March 2007 duly certified by its Chartered Accountant subject to modification explained in the analysis above is considered. The actual

position shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the revised tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle.

- (d). Accordingly, a summary of net surplus / deficit after allowable return subject to the above discussions is as follows:

(Rs. in lakhs)	
2004-05	(-)469.60
2005-06	(-)369.48
2006-07	(-) 143.30
Total	(-)982.38

- (e). A comparison of the physical and financial performance for the years 2004-05 and 2005-06 between the updated estimates and the actuals show that the variation is more than 20%.

As already mentioned earlier, the deficit position reflected in the two years 2004-05 and 2005-06 is mainly attributable to the actual traffic which is reported lower than the estimates.

In fact in the year 2004-05, the actual traffic handled by the CWC is even lower than the MGT. The actual container traffic handled by the KPT for the year 2004-05 is reported to be 180917. The MGT at 36% of the actual traffic works as per the terms of the LA works out to be 65130 TEUs. The MGT after prorata adjustment for seven months of operations will work out to be 37992 TEUs. It is found that the actual traffic handled by the CWC is 40% lower than the MGT. Since the CWC has not attained even the MGT level for this year, it may not appropriate to pass on the burden of the deficit pertaining to this year on users in the future tariff.

Excluding the position for 2004-05, the aggregate of net deficit is Rs. 512.77 lakhs for the years 2005-06 and 2006-07. It is noteworthy that the CWC has achieved the MGT in the years 2005-06 and 2006-07.

Since the physical and financial variation with reference to the estimates considered in the last tariff Order is more than 20% in the year 2005-06, 50% of the deficit reported in this year as well as 2006-07 is spread over the current tariff validity period of three years in line with clause 2.13. of the revised tariff guidelines.

- (xvii). (a). The cost statement for the years 2007-08 to 2009-10 have been modified in line with the above analysis. The modified cost statement is attached as Annex-I. The summarised position of the results disclosed by the cost statement is tabulated below:

Operating Income (Rs. in lakhs)				Net Surplus / (-) Deficit (Rs. in lakhs)				Net Surplus / (-) Deficit as a % of operating income			Average net deficit as % of operating income
2007-08	2008-09	2009-10	Total	2007-08	2008-09	2009-10	Total	2007-08	2008-09	2009-10	
1318.80	1544.04	1811.44	4674.28	(-) 433.06	(-) 416.72	(-)599.84	(-)1449.4	(-)32.8%	(-)27.0%	(-)33.1%	(-)31.0%

- (b). The modified cost statement reflects an average deficit of 31% for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 over the operating income estimated at the prevailing rates. The CWC has proposed across the board increase of 23% on the prevailing tariff.

As already mentioned earlier, there is a vast difference in the traffic projections made by the CWC (considered in this analysis) and the Minimum Guaranteed Throughput at the container traffic declared by the KPT. The CWC is expected to achieve ~~at least~~ the MGT as per the terms of the LA signed by both the KPT and the CWC. A further analysis done at the MGT level indicates that the cost deficit position would have been 10.8% if the MGT was achieved by CWC as against the deficit position of 31% reflected in the table above.

In view of this position, there does not seem to be a case for increasing the tariff at the level proposed by the CWC.

- (c). It is also relevant to recognise here the concerns expressed by the users about the quality of the service level, availability of round-the-clock service, etc. at the CWC-CFS. The land lord port trust has expressed displeasure on substandard and inefficient way of working of CWC-CFS. It is also reported that the attempts made by the port to amicably resolve the issues relating to quality of service at CFS did not materialise in the absence of any favourable response from the CWC. Even the LA requires the CWC to provide adequate service standards.
- (d). As already mentioned earlier, storage income seems to be under estimated and the income estimation from miscellaneous services prescribed in the SOR is not clear in the absence of detailed computation in this regard. Further, the designed capacity of CFS based on which ROCE is allowed is not properly assessed.
- (e). Considering all the above facts, an increase of 10% is allowed in the existing tariff of the CWC. This will generate additional revenue of around Rs. 4.70 crores in the 3 years period under consideration. The uncovered balance should be met by attracting additional volumes, atleast to the extent of MGT, and improving service standards and efficiency. The licensor KPT is advised to ensure that CWC provides services of reasonable standards as required by the Licence Agreement.
- (xviii). The CWC has not incorporated the general conditions relating to levy of penal interest on delayed payments and time limit beyond which storage charge shall not be levied in case of FCL abandoned containers etc., which are already prescribed in the existing Scale of Rates. These provisions are uniformly prescribed in the Scale of Rates of all other major ports / private terminals in line with the revised tariff guidelines and hence are incorporated in the SOR of the CWC.
- The prevailing PLR of the State Bank of India is 12.75%. The existing provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and refunds by CWC is updated with interest rate of 14.75% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India in line with the revised tariff guidelines.
- (xix). Users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the major ports / private terminals as stipulated in clause 2.15. of the revised tariff guidelines. Flowing from this principle, the CWC was requested to prescribe a condition stating that storage charge/ ground rent on cargo / containers shall not accrue for the period during which the CWC is not in a position to deliver / shift the cargo/ container when requested by the users. These provisions are in line with the revised tariff guidelines and are prescribed in the SOR of other major ports/ private terminals and hence are incorporated in the revised SOR of the CWC.
- (xx). The existing structure of free days for cargo / containers is proposed to continue. The storage charge and ground rent are proposed to be increased by 23%. Increase in tariff is approved to the extent of 10% in line with the general decision. Separate ground rent for 40' container is prescribed at double the tariff for a 20' container in line with the revised tariff guidelines instead of a general condition proposed by the CWC.
- (xxi). (a). Some of the users have raised an issue about the responsibility of the CWC for insurance claims/ risks to the extent of the insurance cover.

The CWC has clarified that as per the trade practice, stocks are normally insured from warehouse to warehouse including the transit storage time of 60 days. It is presumed that stocks received at the CFS are adequately covered. Hence, a condition is prescribed in the existing SOR that the CWC will not be responsible for any insurable claims/risks in any eventuality.

It is relevant to mention that similar provision is prescribed in the Scale of Rates for the CFS operated by the Jawaharlal Nehru Port Trust. The CWC has adopted this provision from the JNPT CFS. Since taking insurance cover on stock from warehouse-to-warehouse including the transit insurance appears to be a general trade practice being followed, it is not found necessary to modify the existing provision.

The CWC undertakes to arrange for additional insurance cover on stock against risk of fire, flood, cyclone, etc., at the request of the users at the rate prescribed in the SOR.

- (b). The existing insurance charge of 12.50 paise per Rs. 1000 value of stock per week or part thereof is proposed to be partially modified to state that the value of stock will be inclusive of Customs interest i.e Customs duty, penalty etc., Taking insurance on the value of the stock is the general trade practice and the same approach is to be followed. It is, therefore, not found necessary to modify the existing provision in this regard.
- (xxii). 25% premium is proposed on the storage / ground rent charge of hazardous containers/ cargo and over dimensional containers. The premium proposed on storage charge of hazardous cargo / containers is in line with the revised tariff guidelines and hence is accepted. The proposed premium of 25% in the storage charge of over dimensional containers is also be accepted since it is in line with the similar prescription at the other private terminals like the Visakha container Terminals Limited, India Gateway Terminal Limited, etc.,
- (xxiii). The unit of levy of reefer plugging facility is proposed to be reduced from 8 hours to 4 hours in line with the revised tariff guidelines and hence accepted.
- The rate for this service is, however, proposed to be increased by 33% as against 23% proposed for other tariff items. The CWC has not justified the higher level of increase proposed in this item. The increase in this tariff item is restricted to the level allowed for other tariff items.
- (xxiv). Another issue agitated by the users is the charges towards fumigation and dess charges collected by the CWC. The income earned from offering this service is reflected in the Annual Accounts for the years 2004-05 and 2005-06 and also incorporated in its income estimation for the current tariff validity period.

The existing SOR approved by this Authority as well as the SOR proposed by the CWC do not prescribe any separate tariff for these services.

The KPT was requested to confirm whether CWC is authorised to offer this service as per the terms of the LA since the LA does not mention anything specific about offering this service. The KPT has not furnished any clarification in this regard.

The CWC has submitted that it has been vested with duty to offer the disinfection services under the Warehousing Corporation Act, 1962 and has also been recognised as a fumigation agency by the Export Inspection Council of India (Govt. of India). The fumigation of export/imported goods is a legal requirement of foreign countries and as such is not a service. The fumigation services are offered by various other agencies in its premises and the users are free to get fumigation services from any authorised agency. It has, therefore, argued that tariff regulation of this item does not come under the purview of this Authority.

There is no doubt about authorisation granted by the relevant Authority in the Government of India to CWC to offer the fumigation service. But, as far as tariff is concerned it needs the sanction of this Authority as the CWC is operating the CFS based on a licence granted under the Major Port Trusts Act, 1963. The CWC has not furnished any documentary support of the approval obtained from the Government on the tariff to be levied for offering this service. Despite a specific advice rendered, the CWC has neither filed a proposal seeking approval of tariff for this item nor disclosed the rates collected by it for this service. It is not clear under what legal authority the CWC has made such collection.

323045707-8

Incidentally, this Authority has recently approved tariff for this specific item in case of other private terminal i.e. Chennai Container Terminal Limited.

As already mentioned earlier, fixing tariff for fumigation service provided within the major port trusts falls under the jurisdiction of this Authority. The charges collected by the CWC for this service is without any authorisation. The CWC is allowed time upto 31 August 2007 to file a proposal for levy of tariff for fumigation service based on the cost of offering the service. If no such proposal with detailed cost analysis and justification is received within the stipulated date, tariff levied by the CWC towards fumigation and dess services will be treated as unauthorised. In such event, the KPT as landlord is advised to take appropriate action as per the LA.

- (xxv). Some of proposed provisions not in line with the common prescription at other major ports/ private terminals have been modified to maintain uniformity and consistency at all the major ports/ private terminals. Further, CWC has included conditionality in the proposed SOR to the effect that service tax will be levied extra as applicable. Service Tax is not a tariff item to be fixed by this Authority and therefore its levy need not be prescribed as conditionality in the Scale of Rates. This levy is to be made as per the relevant law.
- (xxvi). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2010, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2010. This Authority, however, entertains general revision proposal from the CWC ahead of schedule for good and valid reasons.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the CWC-CFS at Kandla, which is attached as **Annex-II**.

12.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the CWC will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2010. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3. The CWC is also advised to file its proposal for fixation of tariff for fumigation and dess services latest by 31 August 2007. If no such proposal is received within the stipulated date, the levy of tariff by CWC for this service will be treated as unauthorised.

12.4. The tariff has been fixed relying on the information furnished by the CWC and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the CWC to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard, the CWC is directed to furnish to this Authority the actual financial/performance details in the format prescribed for filing tariff proposal, alongwith its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If CWC fails to provide such information within the stipulated time limit, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff of CWC. This apart, analysis of variations will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT IH/IV/143/2007/Exty.]

Annex-I

COST STATEMENT OF CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION FOR CFS OPERATIONS AT KANDLA PORT TRUST

Sr.No.	Particulars	Actuals upto Dec and estimates from Jan to March	Estimates by CWC			Modified estimates		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	Traffic (In TEUs)	60020	72030	86440	103750	72030	86440	103750
	Capacity	120000	51600	89100	89100	120000	120000	140820
I	Total Operating Income							
	(i) Storage Income	245.28	241.77	241.77	278.00	264.90	286.09	308.98
	(ii) Cargo handling Income	840.81	1015.88	1219.10	1463.00	1008.97	1210.77	1452.92
	(iii) Others	42.79	48.85	51.29	53.85	44.93	47.18	49.53
	Total (i to iii)	1128.88	1306.50	1512.16	1794.85	1318.80	1544.04	1811.44
II	Operating Costs (excluding depreciation)							
	(i) Repairs and maintenance	2.56	19.73	20.62	21.85	2.70	2.84	3.91
	(ii) Royalty / revenue share	0.00	59.64	78.93	99.34	0.00	0.00	0.00
	(iii) Market Facilitation Payment (for services outsourced)	644.51	864.85	1037.87	1245.70	815.18	1031.03	1302.05
	(iv) Lease Rentals	47.85	50.25	52.75	55.40	50.25	52.75	55.40
	(v) Insurance	14.67	17.29	18.07	18.97	15.33	16.02	16.82
	Total (i to v)	709.59	1011.75	1206.24	1441.06	883.45	1102.85	1378.18
III	Depreciation	103.42	103.42	141.50	141.50	103.42	103.42	141.50
IV	Overheads							
	(i) Management & Administration overheads	142.01	259.15	310.98	342.08	149.88	157.78	166.28
	(ii) General Overheads	39.44	69.67	72.81	78.45	41.57	43.81	46.18
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40
	(iv) Contribution of Provident fund	10.80	15.52	18.63	22.36	11.38	12.00	12.65
	(v) Others	56.60	42.87	44.80	47.04	59.66	62.88	66.27
	Total (i to v)	260.25	398.61	458.62	499.33	273.69	287.85	302.78
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	55.62	-207.28	-294.20	-287.04	58.25	50.11	-11.03
VI	FMI Less FME	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VI)	55.62	-207.28	-294.20	-287.04	58.25	50.11	-11.03
VIII	Capital Employed	2651.32	2106.90	2011.40	2113.62	2536.50	2383.60	3144.70
IX	RoCE - Maximum permissible considered at 16% from 2007-08 as against 15% considered by CWC	387.70	312.43	300.01	475.20	405.84	381.38	503.15
X	Capacity Utilization	50%	100%	100%	100%	60%	72%	74%
XI	RoCE adjusted for capacity utilization	198.92	312.43	300.01	475.20	405.84	381.38	503.15
XII	Net Surplus / (Deficit) (VII) - (XI)	-143.30	-519.71	-594.21	-762.24	-347.59	-331.26	-514.18
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)	-12.68%	-39.78%	-39.30%	-42.47%	-26.36%	-21.45%	-28.39%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income		-40.51%			-25.40%		
XV	Deficit accrued for the past period from 2005-06 to 2006-07	-512.77						
XVI	50% of the deficit accrued in the past set off over three years 2007-08 to 2009-10	0.00				-85.46	-85.46	-85.46
XVII	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus	-143.30				-433.08	-416.72	-599.64
XVIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII / I in %)	-12.7%	-39.8%	-39.3%	-42.5%	-32.8%	-27.0%	-33.1%
XIX	Average net surplus / deficit for the three years 2007-08 to 2009-10		-40.5%			-31.0%		

Annex-II

CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION
Scale of Rates

This Scale of Rates sets out the charges payable to the Central Warehousing Corporation for the services and facilities provided at its Container Freight Station at Kandla Port Trust.

General Terms and Conditions:

- (1). (i). The user shall pay penal interest @ 14.75% on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CWC shall pay penal interest on delayed refunds.
- (ii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (iii). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CWC. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (2). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions :
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
3. Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CWC

CHAPTER -I GROUND RENT AND STORAGE CHARGES

1.1. Storage Charge

Sl. No	Description of Service	Rate (in Rs.)
1.	Import Operations	
	(a). Storage charge (covered area)	
	Upto 30 days	3.15 per MT per day
	31 st day onwards	5.25 per MT per day
2.	Export Operations	
	(a). On General Basis	3.15 per MT per day
	(b). On Reservation Basis	130.65 per sq mtr. per month

Notes:

- (1). First 3 days will be free for the import LCL cargo in CWC godowns, in respect of containers received from Kandla Port at CWC, CFS.
- (2). 3 days free period will be allowed for stuffing of export cargo.
- (3). While counting free days Customs notified holidays and CFS non- operating days falling in between or succeeding the free period will not be counted.
- (4). **INSURANCE :**

It will be presumed that the stock being received at the CFS, Kandla port are adequately insured by the user against all possible risks during storage including interests of the Customs. Thus, in any eventuality, CWC shall not be responsible for any insurable claims/risks including consequential losses. Same assumption will also apply for export cargo warehouses.

However, in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft, etc., the same will be arranged by the CWC-CFS, Kandla on a written request, for which advalorem charge at the rate of 12.50 paise per Rs. 1000/- value of the stocks will be levied, per week or part thereof.

- (5). For cargo stored in open area at the request of users, storage charges would be 25% less than the rate prescribed for covered area.
- (6). Container / Cargo remained un-cleared beyond 30 days shall be liable for shifting to the disposal unit at CFS Gandhidham at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines.
- (7). 25% extra charges will be levied for hazardous cargo.
- (8). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when CWC is not in a position to deliver/shift the import/export cargo when requested by the user.

1.2. Ground Rent

Sl.No.	Description of Service	Rate per container per day (in Rs.)	
		20' container	40' container
1.	Import operations		
(A).	Loaded Container		
(i).	1 to 7 days	Free — including date of arrival	Free — including date of arrival
(ii).	8 to 15 days	104.50	209.00
(iii).	16 to 30 days	156.75	313.50
(iv).	31 st day onwards	313.50	627.00
2.	Export operations		
(B).	Loaded Container		
(i).	1 to 3 days	Free	Free
(ii).	4 days to 15 day	104.50	209.00
(iii).	16 th day onwards	156.75	313.50
3.	Empty Container	26.15	52.25

Notes:

- (1). All empty import containers that are stuffed at CWC-CFS will have 7 days free storage.
- (2). Three days free period is allowed on export containers after stuffing and/or sealing of the container.
- (3). Seven days free period including date of arrival of the container in the CFS will be allowed for import containers brought from KPT.
- (4). Container / Cargo remained un-cleared beyond 30 days shall be liable for shifting to the disposal unit at CFS Gandhidham at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines.
- (5). While counting free days, Customs notified holidays and CFS non-operating days falling in between or succeeding the free period will not be counted.
- (6). For reefer plugging facility charges @ Rs.165/-per TEU and Rs.247.50 per FEU per 4 hours or part thereof will be levied in addition to ground rent.
- (7). 7 days free period will be allowed for parking of empty containers at CFS Kandla Port.
- (8). Free period in case of empty containers will commence from the date of parking of empty container at the designated yard of CFS Kandla Port, irrespective of time of arrival of such containers.
- (9). **INSURANCE :**
It will be presumed that the stock being received at the CFS, Kandla port are adequately insured by the user, against all possible risks during storage including interests of the Customs Thus, in any eventuality, CWC shall not be responsible for any insurable claims/risks including consequential losses. Same assumption will apply for export cargo warehouses.

However, in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft, etc., the same will be arranged by the CWC, CFS, Kandla on a written request, for which advalorem charges at the rate of 12.50 paise per Rs. 1000/- value of the stocks will be levied, per week or part thereof.
- (10). 25% extra charges will be levied for hazardous cargo containers oversized /over dimensional containers.
- (11). Ground rent on container shall not accrue for the period when the CWC is not in a position to deliver/shift import/export containers for reasons attributable to the CWC.

CHAPTER-II CONTAINER/CARGO HANDLING & TRANSPORTATION CHARGE

SL NO.	Description of Operations	Rate (in Rs.)
A.	Import Operations	
(1).	Providing road vehicles at Container Yard, Kandla Port and taking over loaded containers placed by Kandla Port Trust operators on the vehicles provided by the contractor, after due inspection of the condition of the container, the locks & seals and on completion of the required formalities, transporting the same to the Container Freight Station, CWC, Kandla Port [within 24 hours of issue of job order irrespective of any detention due to offloading / loading delays or traffic congestion (under Customs escort wherever / whenever required) including lift on in the port.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.888.25</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1332.40</div>
(2).(a).	Destuffing the container under the supervision of CWC / Customs / Shipping agents' representatives as per the procedure laid down; inventorisation of the cargo and stacking the same in the Import Warehouse / Open yard (preferably by means of mechanical equipment) and carrying empty containers to the ECY or any other designated area within the CFS complex and stacking them three high [irrespective of time lag between different operations].	<div>PER TEU</div> <div>Rs.731.50</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1097.25</div>
(2).(b).	Destuffing of the loaded container stacked in the yard by grounding them, wherever necessary (which may include transportation within the complex) for facilitating Customs examination and stuffing the cargo back into the same container or any other containers after Customs examination or loading the cargo / container on to road vehicles by means of mechanical handling equipment / manually and stacking the loaded / empty container as the case may be in the LCY / ECY or any other designated area after inventorisation in the presence of Customs authorities, Shipping Line / Shipping agent / CHA / Exporter / any other agency and under the supervision of CWC officials.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.1045.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1567.50</div>
3.(a).	Taking required number of packages from the stacks / open yard and bringing them to the designated place for Customs examination (which would include unpacking and re-packing of packages, providing suitable straps, etc., or weightment, sealing wherever required on free of charge), and placing them in the stacks / open yard, if necessary, and loading the entire consignment into trucks / vehicles provided by the importer / CHA at the Import Warehouse / Open Yard.	<div>PER QTL</div> <div>Rs.4.20</div>
3. (b).	Manual handling of foodgrains.	<div>PER QTL</div> <div>Rs.3.15</div>
B.	Export Operations	
(4). (a).	Unloading the cargo from the trucks / vehicles provided by CHA / Exporter/ User at CFS complex and stacking the same in the Export Unit / Warehouse / Open Yard by means of suitable mechanical equipment or by any other appropriate means, after due inventorisation.	<div>PER QTL</div> <div>Rs.4.20</div>
(4).(b).	Manual handling of foodgrains.	<div>PER QTL</div> <div>Rs.2.10</div>
5.	Providing labour or appropriate equipment for taking out required number of packages from the racks / stacks / open yard and bringing them for Customs examination (which would include unpacking and re-packing of packages providing suitable straps / scales or weightment wherever / whenever required on free of cost) and placing them in the rack / stack /	<div>PER TEU</div> <div>Rs.940.50</div>

SL NO.	Description of Operations	Rate (in Rs.)
	open yard, if necessary, and consolidating the nominated stocks / cargo, shifting of nominated empty container after retrieving the same from CFS container yard, placing the container at Export Unit / Open Yard, stuffing those by use of suitable mechanical equipment or by other means under supervision of CWC / Customs / Shipping Line / Agent officials, locking & sealing and loading of the container on road vehicles after completion of required formalities after following the prescribed procedure.	<div>PER FEU</div> <div>Rs.1410.75</div>
(6).	Transporting the loaded container (under Customs escort wherever / whenever required) from CFS, Kandla Port Trust, Kandla to Container Yard, Kandla Port Trust and handing over the same to the port authorities and obtaining clear "EQUIPMENT INTERCHANGE REPORT" (EIR), within 12 hours of receipt of job order of port cut-off time including extended cut-off time, which ever is earlier.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.836.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1254.00</div>
(7).	Unloading the cargo from the trucks / vehicles provided by CHA / Exporter / User at CFS complex and directly stuffing the cargo into the nominated container after completion of customs and other formalities in the presence of CWC, Customs / Shipping Line / Agent officials, locking and sealing of the containers on completion of required formalities and after following the prescribed procedures and loading of the loaded container on to the road vehicles.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.1149.50</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1724.25</div>
C.	General Operations	(i). UPTO 15 KMS
(8).	Providing suitable vehicles at Container Yard, Kandla Port Trust / any other CFS / Container yard within a road distance of 15 kms. from the CFS Kandla Port Trust, Kandla and taking over of empty containers after due inspection, transporting the same to Container Freight Station, CWC, Kandla Port Trust, Kandla (within 12 hours of receipt of job order irrespective of any detention due to offloading / loading delays or traffic congestion en-route).	<div>PER TEU</div> <div>Rs.836.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1254.00</div>
	(i). UP TO 15 KMS	(ii). FOR KPT TO CFS
	(ii). FOR KPT TO CFS	<div>PER TEU</div> <div>Rs.522.50</div> <div>PER TEU</div> <div>Rs.783.75</div>
(9).	Shifting of empty / loaded containers from one location to another location within the Container Freight Station Complex at the designated place including stacking the same upto three high by use of appropriate handling equipment.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.261.25</div>
	(i) Empty Containers	<div>PER FEU</div> <div>Rs.391.90</div>
	(ii). Loaded Containers	<div>PER TEU</div> <div>Rs.470.25</div>
	NOTE: NOT APPLICABLE IF SHIFTING OF CONTAINER IS REQUIRED FOR RETRIEVAL OF THE CONTAINER FOR ONWARD MOVEMENT / ANY DELIVERY THEREOF OR FOR NORMAL HOUSEKEEPING.	<div>PER FEU</div> <div>Rs.705.40</div>

SL NO.	Description of Operations	Rate (In Rs.)
(10).	Lift on/Lift off of containers into/from road vehicles of parties at the Container Freight Station, CWC,KPT, Kandla. <div>(i). Empty Containers</div> <div>(ii). Loaded Containers</div>	<div>PER TEU Rs.156.75 PER FEU Rs.235.15</div> <div>PER TEU Rs.235.15 PER FEU Rs.352.70</div>
(11).	Shifting of empty containers from any location within CFS complex to Washing / Cleaning / Repair Yard and back to any location in the CFS complex as prescribed (washing and cleaning to be done by the contractor with out any extra remuneration).	<div>PER TEU Rs.627.00</div> <div>PER FEU Rs.940.50</div>
(12).	Movement/shifting of cargo from one place to any other place within CFS complex.	<div>PER QTL Rs.5.25</div>
(13).	Unloading the cargo from the trucks / vehicles provided by CHA /exporter / user at CFS complex and stacking the same in the Export Unit / Warehouse / Open Yard by means of suitable mechanical equipment or by any other means, after due inventorisation, providing labour for taking required number of packages from the stacks / open yard and bringing them to designated place for custom examination and placing them in stack / open yard if necessary and loading the part / entire consignment in the truck / vehicle provided by the Exporter / CHA at the Export Warehouse / Open Yard in case of shut out cargo / back to town cargo.	<div>PER QTL Rs.6.30</div>
(14).	Supply of casual labour per day per head as prescribed.	As per the rate prescribed in the Minimum Wages Act.
(15).	Providing labour and appropriate equipment for palletization of cargo, which include preparation of pallets of appropriate size, taking out the cargo from stack, and placing it on to the pallets covering with film and strapping as per requirement and stacking the pallets so prepared at designated place(s) (necessary material required for palletization shall be arranged by the party).	material to be provided by users <div>PER QTL Rs.5.25</div>
(16).	Providing labour for filing up loose cargo in bags (to be provided by customers), stitching them, weightment (wherever required) & stack the same at the appropriate place.	<div>PER QTL Rs.6.30</div>
(17).	Locking charges (on party's request) or in case any container found without party's lock and CWC puts its own lock on the container.	Rs.20.90 TEU Per day